VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 237)
z dnia 23 kwietnia 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 237)

23 kwietnia 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– aktualna sytuacja finansowa Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" (PPL), w szczególności plany szerokiej restrukturyzacji zatrudnienia i wynikające z nich skutki społeczne i finansowe oraz groźba paraliżu lotniczego w związku z zapowiedzią strajku na lotnisku im. F. Chopina w Warszawie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Piotr Ołowski** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Michał Kaczmarzyk** naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", **Tadeusz Winiarz** przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, **Adam Ambroziak** radca ministra skarbu państwa, **Piotr Wojnarowski** przedstawiciel Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Jacek Bajger** zastępca komendanta głównego Straży Granicznej, **Marek Żuk** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego, **Marian Górecki** przewodniczący KZ NSZZ „Solidarność" w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze", **Cezary Wieński** przewodniczący rady pracowniczej w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze", **Jan Konior** przewodniczący Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność 80" w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze", **Paweł Makowski** przedstawiciel Sekcji Krajowej NSZZ „Solidarność" w Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Ewelina Szmyrgała** przedstawicielka Niezależnego Samorządu „Nowy" Związku Zawodowego w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam przedstawicieli resortu infrastruktury i rozwoju na czele z sekretarzem stanu, panem Zbigniewem Rynasiewiczem wraz z całym zespołem współpracowników. Witam także prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pana Piotra Ołowskiego. Witam przedstawicieli innych instytucji, witam przedstawicieli Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej. Witam naczelnego dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", pana Michała Kaczmarzyka. Witam przedstawicieli związków zawodowych. Mam nadzieję, że przedstawiciele wszystkich związków zawodowych działających w PPL. Gdybym kogoś z państwa pominął, bardzo serdecznie witam.

Dzisiejsze posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na pisemny wniosek grupy posłów z Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość.

Porządek posiedzenia przewiduje zapoznanie się z aktualną sytuacją finansową Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", w szczególności planów szerokiej restrukturyzacji zatrudnienia i wynikających z nich skutków społecznych i finansowych oraz groźby paraliżu lotniczego w związku z zapowiedzią strajku na lotnisku im. F. Chopina w Warszawie.

Wobec faktów, które starałem się zakomunikować, pozwolicie państwo, że zaproponuję następujący sposób procedowania: w pierwszej kolejności udzielę głosu panu prze-

wodniczącemu Krzysztofowi Tchórzewskiemu, który jest upoważniony do reprezentowania grupy posłów-wnioskodawców. Następnie poproszę o zabranie głosu pana ministra Zbigniewa Rynasiewicza. Oczywiście, z jego rekomendacji prawdopodobnie będą zabierać głos także współpracownicy. Potem otworzę debatę. Mam nadzieję, że dzisiaj pożytecznie wykonamy pracę na posiedzeniu Komisji.

Czy jest zgoda na taki sposób procedowania? Sprzeciwu nie słyszę.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek, a także sposób procedowania.

Bardzo proszę, oddaję głos panu przewodniczącemu Krzysztofowi Tchórzewskiemu, który wypowie się w imieniu wnioskodawców. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Zarówno do sejmowej Komisji Infrastruktury, jak i do premiera, skierowany został cały pakiet pism wyrażających niepokój związków zawodowych i rady pracowniczej, pism dotyczących sytuacji w Państwowym Przedsiębiorstwie „Porty Lotnicze", w skrócie PPL. Pisma kierowane były do premiera, do pani premier Elżbiety Bieńkowskiej i do naczelnego dyrektora PPL.

Korespondencja do nich wychodziła, ale nie otrzymaliśmy żadnej wiadomości o tym, aby wymienione organizacje zwrotnie otrzymały odpowiedzi na swoje pisma. Nawet pismo do premiera zostało skierowane do wiadomości przewodniczącego i wiceprzewodniczących Komisji. Było widać, że korespondencja jest jednostronna, do tego nie było żadnej formalnej odpowiedzi odnoszącej się do sytuacji w PPL, której adresatami byliby członkowie Komisji. Taka sytuacja miała miejsce na przestrzeni ostatnich miesięcy, począwszy od daty składania pism w lutym, potem w marcu i kwietniu tego roku. Tak jakby istniała ściana, przez którą nie przebijają się głosy, które w tym momencie nie mają żadnego znaczenia. Strona społeczna nie otrzymała oficjalnej odpowiedzi na pisma, które nawet ja imiennie otrzymywałem do wiadomości.

Ostatecznie po tym, jak w jednym ze składanych pism podana została informacja, że planowany jest strajk w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze", uznaliśmy, że w końcu posłom Komisji Infrastruktury należy się jakaś informacja w kwestii, jakie są tego przyczyny, dlaczego tak się dzieje, że w PPL narasta konflikt, a nie ma na to żadnej reakcji i żadnego ustosunkowania się.

Z tego tytułu, korzystając z art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, grupa posłów, w sumie czternastu, złożyła panu przewodniczącemu wniosek w sprawie zwołania dzisiejszego, nadzwyczajnego posiedzenia Komisji Infrastruktury. Wniosek dotyczy aktualnej sytuacji finansowej Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", w szczególności planów szerokiej restrukturyzacji zatrudnienia i wynikających z nich skutków społecznych i finansowych oraz groźby paraliżu lotniczego w związku z zapowiedzią strajku na lotnisku im. F. Chopina w Warszawie. Dwugodzinny strajk odbije się szerokim echem w ruchu lotniczym w całej Europie. W takiej sytuacji nie można powiedzieć, że w PPL nic się nie dzieje.

Nawiąże do korespondencji, którą otrzymywaliśmy. Pod koniec lutego bieżącego roku naczelny dyrektor PPL, pan Michał Kaczmarzyk, przesłał do wiadomości rady pracowniczej PPL, kierowany do związków zawodowych, jako stron zakładowego układu zbiorowego pracy, wniosek o zawieszenie części zapisów wspomnianego dokumentu. Dotyczyło to między innymi, bardzo istotnego z punktu widzenia załogi przedsiębiorstwa, zawieszenia 36-miesięcznych odpraw, które zwalnianym z pracy pracownikom były gwarantowane w układzie zbiorowym. Trudno sobie wyobrażać, żeby taka decyzja nie wywołała reakcji załogi.

Na początku marca dyrektor wystąpił do rady pracowniczej z wnioskiem o zaopiniowanie w trybie art. 16 ustawy z dnia 23 października 1987 roku o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze" zmian w Regulaminie Organizacyjnym PPL. W takiej sytuacji rada poprosiła o uzupełnienie składanego wniosku o informację dotyczącą uzasadnienia proponowanych zmian oraz ich skutków finansowych. Przekazane związkom zawodowym i radzie pracowniczej informacje mają świadczyć o trudnej sytuacji finansowej i wręcz zagrożeniu dla stabilności finansowej PPL.

O czymś takim Komisja nie słyszała. Na ostatnim posiedzeniu Komisji, podczas którego była omawiana sytuacja finansowa przedsiębiorstwa usłyszeliśmy, że PPL cały czas ma dobrą sytuację finansową, a wynik finansowy za rok 2013 jest dodatni. Inna informacja formalna do Komisji nie dotarła. Nie zostaliśmy zawiadomieni, że są jakieś zagrożenia, że dokonane zostały jakieś budżetowe przekręty, aby ukryć stratę. Bo tak to należy rozumieć. Jeśli istnieje strata i ją się ukrywa, to są to poważne przewinienia, przynajmniej przewinienia przy sporządzaniu budżetu. Już nie mówię o jego rewizji.

Jeden z wyników finansowych za 2013 rok, przedstawianych już po objęciu obowiązków przez dyrektora Michała Kaczmarzyka, wykazuje stratę 192 mln zł. Na początku marca, powołując się na powyższe dane, naczelny dyrektor podjął decyzję o wypowiedzeniu Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy. Przedstawiony program ograniczenia kosztów PPL wiąże się z pozbawieniem pracy około 500-600 osób z około 2200 zatrudnionych w przedsiębiorstwie.

Kontrowersje załogi w tej sprawie wywołuje także fakt, że poprzedni naczelny dyrektor PPL, pan Michał Marzec, podawał w informacji, że wynik finansowy PPL za ten sam rok 2013 jest zdecydowanie dodatni i oscyluje na poziomie 62 mln zł. Jako wiceprzewodniczący Komisji także miałem takie informacje. Na optymistyczne dane poprzednich władz PPL powoływali się kilkakrotnie konstytucyjni przedstawiciele rządu RP. Są też dane wyciągnięte z Internetu. Pojawiają się więc podejrzenia, że byli oni wprowadzani w błąd. W tym miejscu pojawia się kwestia reakcji.

W wyniku opisanego powyżej konfliktu pracowniczego, na dzień 7 maja planowany jest strajk na stołecznym lotnisku im. F. Chopina w Warszawie. Wiąże on się z ryzykiem paraliżu lotniczego w Polsce, w tym dużym zakłóceniem ruchu międzynarodowego.

Przedstawiciele rady pracowniczej i związków zawodowych w PPL uzasadniają zapowiadany strajk następująco:

1. wydaniem przez naczelnego dyrektora zarządzenia zakazującego strajku na ponad 100 stanowiskach pracy ze względu na zagrożenie życia i zdrowia lub bezpieczeństwo państwa, bez podania podstawy prawnej występowania tego rodzaju zagrożeń na poszczególnych stanowiskach pracy. Odbierane jest to jako forma zastraszenia załogi, mająca uniemożliwić akcję strajkową i w praktyce pozbawić pracowników konstytucyjnego prawa do strajku. Jest to dosyć poważny zarzut;

2. wynajęciem przez naczelnego dyrektora PPL agencji „Profile PR" specjalizującej się w tak zwanym „czarnym PR", mającej budować obraz firmy w niekorzystnym świetle i zyskiwać przyzwolenie społeczne na realizowane działania;

3. wynajęciem kancelarii prawnej „Wojewódko i wspólnicy", znanej – według załogi – z konfliktowego sposobu rozwiązywania sporów;

4. niepodejmowaniem rozmów ze związkami zawodowymi, mimo kierowanych wezwań do rozmów. Stosowanie „kruczków" prawnych, aby nie podejmować faktycznego dialogu w sytuacji istnienia sporów zbiorowych z czterema największymi organizacjami związkowymi;

5. planowanym zwolnieniem przez naczelnego dyrektora PPL około 500 osób, bez wcześniejszego przeglądu stanowisk i stwierdzonej skali ewentualnego przerostu zatrudnienia. W tej chwili trwa przetarg na wyłonienie zewnętrznej firmy, która takiego przeglądu dokona;

6. publiczną deklaracją naczelnego dyrektora, że jest gotów zapłacić zwalnianym pracownikom odprawy w łącznej kwocie 150 mln zł. Wszystko to w sytuacji rzekomo katastrofalnej kondycji finansowej przedsiębiorstwa. Deklarowana strata netto za 2013 rok wynosi około 200 mln zł, dokładnie 192 mln zł. Można to potraktować jako działanie na szkodę przedsiębiorstwa;

7. dokonywaniem na polecenie naczelnego dyrektora PPL odpisów i rezerw na około 250 mln zł, mimo bardzo wątpliwych przesłanek do ich dokonania. Wątpliwości biegłych rewidentów w tym zakresie, powodujące przesunięcie terminu zakończenia badania sprawozdania finansowego za 2013 rok, które pierwotnie miało zakończyć się 21 marca br.;

8. zatrudnienie dwóch osób z poprzedniej firmy naczelnego dyrektora PPL, a mianowicie firmy LS SA, na wysokopłatnych stanowiskach dyrektorskich, mimo niespełniania przez nich niektórych kryteriów naboru na te stanowiska;

9. publiczną deklaracją naczelnego dyrektora PPL, że po 10 czerwca, kiedy przestanie obowiązywać wypowiedziany Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, wszystkim pracownikom naczelny dyrektor wręczy wypowiedzenia zmieniające warunki pracy i płacy, nie dając osobom, które je przyjmą, żadnych gwarancji dalszego zatrudnienia i nieobniżania wynagrodzenia;

10. wytworzenie w przedsiębiorstwie atmosfery zagrożenia i niepewności jutra, co powoduje, że nawet połowa załogi, również z tak zwanej części operacyjnej lotniska, może nie przyjąć nowych warunków pracy i płacy oraz odejść z przedsiębiorstwa.

W celu wyjaśnienia tych wątpliwości zaprosiliśmy na dzisiejsze posiedzenie Komisji minister infrastruktury i rozwoju, panią Elżbietę Bieńkowską. Rozumiem, że pan minister Zbigniew Rynasiewicz ją tu dzisiaj reprezentuje. Zaprosiliśmy także ministra spraw wewnętrznych, pana Bartłomieja Sienkiewicza. Czy na sali jest osoba go reprezentująca? Tak. Zaprosiliśmy pana ministra w celu udzielenia informacji, w jaki sposób na ewentualny paraliż ruchu lotniczego przygotowane są służby podlegające ministrowi. Zaprosiliśmy ministra spraw zagranicznych, pana Radosława Sikorskiego w celu udzielenia informacji na temat podejmowanych na forum międzynarodowym działań informacyjnych związanych z ewentualnym strajkiem na lotnisku im. Fryderyka Chopina. Kto go reprezentuje?

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

Nikt, brak jest przesłanek.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

To nie jest brak przesłanek. Zaprosiliśmy prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Pan prezes jest obecny, a także prezesa Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej, pana Krzysztofa Kapisa. Czy jest prezes? Będzie? Zaprosiliśmy dyrektora naczelnego PPL, pana Michała Kaczmarzyka, jest obecny na posiedzeniu, oraz byłego naczelnego dyrektora przedsiębiorstwa, pana Michała Marca. Był zaproszony?

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

Tak.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Jest obecny?

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

Nie ma.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Nie ma go na posiedzeniu. Zaprosiliśmy przedstawicieli rady pracowniczej i związków zawodowych PPL.

Przedstawiłem pytania i wątpliwości, które się pojawiły, w jakim zakresie oraz jak wyglądają informacje, które do nas dotarły. Pragnę wyrazić ubolewanie, że już doszło do kryzysowej sytuacji wewnętrznej, o której Komisja Infrastruktury nie była w ogóle informowana. Proszę państwa, przedstawicieli strony rządowej. Przecież nie funkcjonujemy w oderwaniu od istniejącej rzeczywistości. Zawsze do nas z różnych stron napływają informacje. Brakowało nam jakiejkolwiek informacji o tym, co się dzieje w PPL, informacji o tym, czy minister Rynasiewicz prowadzi lub nie prowadzi negocjacje i co się z tym dalej dzieje. Posłowie nie wiedzą na ten temat nic. Jeśli ktokolwiek nas zapyta, członków Komisji Infrastruktury, co my o tym myślimy, to możemy powiedzieć tylko to co usłyszeliśmy od strony związkowej przyjmując, że takie są racje. Strona rządowa posłów o tym nie informuje.

Albo jest tak, że strona rządowa nie ma wiele do powiedzenia radzie pracowniczej i związkom zawodowym, albo lekceważy nas, jako stronę parlamentarną. Panie ministrze, jedno i drugie nie jest działaniem w porządku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pragnę tylko państwa poinformować, że na sali na pewno są obecni przedstawiciele ministra skarbu państwa, Najwyższej Izby Kontroli i rady pracowniczej PPL.

Bardzo proszę, panie ministrze, oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Na sali mamy obecnych przedstawicieli organizacji związkowych, dlatego powiem tylko, że ustawa o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze" bardzo mocno sytuuje i wyznacza dużą rolę radzie pracowniczej. Dlatego na posiedzeniu obecni są przewodniczący rady i inni jej przedstawiciele.

Jeżeli chodzi o sytuację dotyczącą kondycji finansowej Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" i pozostałych portów lotniczych, to jest to główna rola ministra odpowiadającego za sytuację w tym obszarze. Przygotowujemy bardzo szczegółowy materiał analityczny, który opisze całą sytuację. Wszystkie dokumenty strategii, które przyjmowaliśmy jakiś czas temu, oparte były na przesłankach, które w danym okresie czasu, czy to w 2005 czy w 2009 roku i w latach późniejszych, wskazywały, jakie działania powinny być podejmowane przez stronę rządową. Działania te z jednej strony, oczywiście, pozwolą unowocześnić całą infrastrukturę lotniskową w Polsce, a z drugiej, przygotują infrastrukturę i porty lotnicze do tego, że będziemy mieli wzmożony ruch lotniczy. Regiony, które bardzo mocno postawiły na rozwój swych lotnisk, spotkają się z tym, że ruch lotniczy będzie wzmożony.

Jak państwo doskonale wiecie, ta sytuacja nie jest tak różowa i nie wygląda tak, jak to było opisywane przez wszystkich. Dlatego potrzebna jest korekta całej strategii, która urealni sytuację i sprowadzi ją na ziemię, mimo że mówimy o lotnictwie. Porty lotnicze są jednak na ziemi. To jest główna rola ministra odpowiedzialnego za ten obszar. Myślę, że niedługo przyjdzie taki czas, że z analitycznym materiałem przyjdziemy do Komisji Infrastruktury i wskażemy… Proszę?

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Tylko nie wiemy kiedy.

Sekretarz stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz:

Myślę, że będzie to połowa tego roku. Proszę zwrócić uwagę, że gdybyśmy analizowali sytuację poszczególnych portów lotniczych, a nie tylko portu warszawskiego, to ona nie jest zła, ale jest trudna. Nie staram się jej przedstawiać w bardziej różowych kolorach. Każdy z parlamentarzystów, czy osób obecnych na sali, doskonale sobie z tego zdaje sprawę i ma kontakt z portami lotniczymi. Doskonale wiecie, jakie są relacje pomiędzy przewoźnikami a portami lotniczymi, jak wygląda kontraktowanie usług lotniczych, jak przebiegają negocjacje, jakie są trudności itd.

Różne kraje różnie podchodzą do tego tematu. Prowadzimy analizę sytuacji w portach lotniczych. Nie chcemy popełniać błędów, które popełnili inni. Jednocześnie chcemy wyjść naprzeciw sytuacji, która jest obecnie i która będzie za jakiś czas. Sytuacja na rynku lotniczym wcale nie będzie taka prosta. Zależy nam na tym, żeby każdy port lotniczy w Polsce mógł funkcjonować prawidłowo i mógł korzystać z rozwiązań, które zostaną przyjęte przez resort infrastruktury i rozwoju. Myślę, że w czerwcu spotkamy się na posiedzeniu Komisji, z wnioskiem o zwołanie której wystąpi Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Wtedy będziemy o tym wszystkim szczegółowo rozmawiać. Na podstawie pewnych wartości i danych będziemy dyskutować o tym, czy koncepcja rządu jest właściwa i prawidłowa. Jak też o tym, czy wyzwania, które stoją przed portami lotniczymi w Polsce, są prawidłowe.

Teraz oczywiście mamy taki moment, to też jest jeden z powodów zaognionej sytuacji w PPL, że mamy jednocześnie do czynienia z trudną sytuacją PLL LOT SA, głównego przewoźnika. Zapewne państwo słyszeliście o tym, że jedną z możliwości poprawy sytuacji finansowej tego polskiego przewoźnika jest utworzenie holdingu lotniczego z udziałem przedsiębiorstwa „Porty Lotnicze" i nie tylko. Wszyscy w tym tkwimy, ale według mnie ten moment – nie tylko według mnie – nie jest właściwy do tego, nie jest też właściwa diagnoza obecnej sytuacji.

Jeszcze raz powtórzę – minister infrastruktury i rozwoju odpowiada za funkcjonowanie portów lotniczych. Chcemy za to odpowiadać w całości, chcemy odpowiedzieć na wszystkie zagrożenia czy też sytuacje, które już spotykają nasze porty lotnicze lub mogą je spotkać w przyszłości, łącznie z naszym portem warszawskim. Ale musi się

on przygotować do nowej sytuacji. O tym wszystkim chciałem powiedzieć na wstępie. To jest główny problem i Komisja Infrastruktury oczekuje od nas jego rozwiązania.

Jedno z pytań przedstawionych przez pana przewodniczącego Tchórzewskiego było skierowane do nas, czyli do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. W zasadzie, poza dwoma następnymi pytaniami, które są kierowane do ministra spraw wewnętrznych i do ministra spraw zagranicznych, wszystkie pozostałe pytania i wnioski są kierowane do dyrektora PPL. Pytanie skierowane do nas dotyczy kondycji finansowej przedsiębiorstwa „Porty Lotnicze". O tym za chwilę będzie mówił naczelny dyrektor PPL, czy osoby przez niego wyznaczone. Będą opisywać kondycję finansową przedsiębiorstwa, a jest to w opinii ministerstwa właściwym opisaniem rzeczywistości. Nie będziemy się powtarzać. Za chwilę poproszę pana przewodniczącego, żeby pan dyrektor mógł udzielić odpowiedzi.

Bardzo zależy nam na tym, żeby sytuacja PPL była stabilna, żeby było pełne zrozumienie relacji pomiędzy pracodawcą a stroną społeczną i pracownikami. To też nie jest właściwy moment, żeby opowiadać o działaniach, które podejmujemy. Jestem optymistą i myślę, że kierunek, który w ostatnim okresie czasu został przyjęty, doprowadzi do porozumienia po pełnym zapoznaniu się ze stanowiskiem stron. Oczywiście, każdy ma prawo dochodzić swego. To, że do Komisji Infrastruktury i do pana przewodniczącego Tchórzewskiego trafiły pewne materiały i opinie wywołujące zaniepokojenie sytuacją w PPL, jest czymś normalnym, co często powtarzam. Ludzie, którzy pracują w porcie warszawskim, są zaniepokojeni i trafiają do osób, które uważają za wpływowe, które mogą przyczynić się do właściwego opisania sytuacji i wpłynąć na zmianę decyzji. Dla mnie jest to rzecz naturalna i normalna. Świadczy to także o tym, że pozycja pana przewodniczącego Tchórzewskiego jest oceniana przez pracowników PPL jako istotna i ważna. To też jest prawdą, też tak uważam.

Szanowni państwo. Jeżeli pozwolicie, oddam głos dyrektorowi PPL. Na samym początku chciałem zrobić dwie ogólne uwagi. Myślę, że nikt nie powie, że rozwiązania przyjęte i zastosowane jakiś czas temu, w dalszym ciągu są odpowiedzią na wszystkie zagrożenia, które w tej chwili stają przed portami lotniczymi w Polsce. Nie są odpowiedzią, bo zagrożenia są coraz większe. Gdybyśmy sytuację każdego portu lotniczego przeanalizowali z osobna, to pewno też doszlibyśmy do takich wniosków.

Jeszcze jedno chciałem powiedzieć, żeby była jasność. W mojej ocenie i w ocenie resortu, to wszystko co się wydarzyło w minionych latach w obszarze związanym z rozwojem infrastruktury portów lotniczych w Polsce, było możliwe dzięki takiej a nie innej strukturze funkcjonowania PPL. Chodzi o lata, w których mogliśmy korzystać ze wsparcia unijnego na rozwój portów lotniczych. Było to możliwe dlatego, że Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" było do tego przygotowane, miało doświadczonych, właściwie przygotowanych ludzi, którzy mogli dzielić się wiedzą z tymi wszystkimi, którzy odpowiadali za rozwój lotniczych portów regionalnych. My to oceniamy pozytywnie, bardzo pozytywnie. Absolutnie nie ma żadnych zamiarów, żeby ten dorobek został w jakiś sposób zaprzepaszczony. Dalsze działania resortu, jak również dyrekcji PPL, co do tego jestem przekonany, na pewno pójdą we właściwym kierunku, a państwo nabierzecie pełnego przekonania, że nie ma działań zmierzających do niszczenia dorobku, wieloletniego dorobku i załogi, i tych, którzy odpowiadali za zarządzanie przedsiębiorstwem „Porty Lotnicze". Dziękuję.

Jeśli mogę prosić pana przewodniczącego o udzielenie głosu panu dyrektorowi Kaczmarzykowi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę o zabranie głosu według wskazań pana ministra. Proszę bardzo panie dyrektorze.

Naczelny dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze" Michał Kaczmarzyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Przygotowaliśmy dla państwa prezentację. Część slajdów pewnie „przepchniemy" szybciej, na części się skoncentrujemy. Prezentacja ogólnie zawiera cztery podstawowe elementy, które mają pokazać sytuację, w której znajduje się obecnie PPL. Prezentacja ma też dać

odpowiedź na pytania. Jak zaznaczył pan minister, pytania w większości są skierowane do PPL lub bezpośrednio do mnie.

Najpierw dwa słowa wstępu, jeśli chodzi o samo przedsiębiorstwo „Porty Lotnicze". PPL dzisiaj jest podmiotem zarządzającym jednym lotniskiem w Polsce. Nie liczę lotniska w Zielonej Górze, które też jest zarządzane przez PPL, bo jest to promil naszej działalności, zresztą mocno nierentowny. Zatrudnionych jest tam trzydzieści parę osób. W związku z tym w praktyce PPL koncentruje się na administrowaniu jednym lotniskiem – lotniskiem im. Fryderyka Chopina w Warszawie.

PPL jako organizacja zatrudnia 2200 osób. Jeżeli zatrudnienie rozdzielilibyśmy na samo lotnisko, a więc na terminal, płytę startową samolotów, gdzie państwo korzystają z infrastruktury, mamy tam ulokowanych około 1300-1400 osób. Pozostała część osób zatrudnionych w PPL, czyli ponad 800 etatów, to są czysto etaty administracyjne, które można nazwać typowymi funkcjami wsparcia. Należy do nich między innymi księgowość. Na lotnisko funkcjonujące dzięki 1400 osobom, przypada 800 osób stanowiących tylko i wyłącznie wsparcie.

To pokazuje, że PPL jest podmiotem, który trudno porównać z jakimkolwiek lotniskiem w Polsce. Jeśli porównamy lotnisko warszawskie z dwoma pozostałymi naszymi największymi lotniskami – w Krakowie czy w Gdańsku, proporcja między pracownikami operacyjnymi a administracyjnymi jest zdecydowanie inna. Nie mówię o innych europejskich czy światowych portach lotniczych. Z nimi trudno jest nam się porównywać, a czasami jest to wręcz niemożliwe. Niemniej jednak u nas zawsze proporcja między pracownikami operacyjnymi a administracyjnymi będzie mocno zachwiana. W zdecydowany sposób powoduje to złą strukturę kosztów w PPL.

Przychodząc do PPL na początku lutego, w pierwszej kolejności przystąpiłem do analizy budżetu na 2014 rok oraz długoterminowych projekcji finansowych przedsiębiorstwa. Te projekcje i ten budżet były już gotowe. To nie było tak, że ja te dokumenty stworzyłem po objęciu stanowiska dyrektora i przy ich pomocy wykazałem straty czy złą sytuację firmy. Dokumenty były gotowe, przygotowane przez poprzedni zarząd PPL. W ogóle, jeśli chodzi o zarząd przedsiębiorstwa, to mamy zachowaną ciągłość. W zarządzie tylko ja się zmieniłem, reszta kierownictwa firmy pozostała niezmieniona. Już na początku tego roku wspomniane dokumenty pokazywały, że rok 2014 i kolejne lata, do roku 2018, będę na pewno latami trudnymi dla PPL.

Z czego to wynika? Wynika z dwóch podstawowych powodów. Pierwszy jest taki, że prognozy ruchu lotniczego zostały dla Polski zdecydowanie skorygowane i zweryfikowane przez rynek. Wynika to z sytuacji globalnej na rynku usług lotniczych oraz tego, że przewozy lotnicze, zwłaszcza tradycyjne, z których żyje lotnisko im. F. Chopina, a to jest nasze główne źródło przychodów, przeżywają stagnację. Ta część biznesu lotniczego przeżywa mocną stagnację. Dotyczy to nie pasażerów korzystających z usług przewoźników niskokosztowych, ale pasażerów tradycyjnych.

Przez ostatnie lata przedsiębiorstwu ubywało operacji, choć przybywało pasażerów. Jeśli popatrzeć na rozwój linii lotniczych, one nie zwiększały, ale w wielu przypadkach zmniejszały liczbę operacji do Warszawy. Oczywiście, rozwijamy się dzięki czarterom, częściowo także dzięki ruchowi niskokosztowemu. Za chwilę pokażemy państwu wyniki uzyskane w roku 2013, który pod względem liczby pasażerów był dla PPL rokiem rekordowym, bo obsłużyliśmy około 10 milionów osób. Stało się tak dzięki kilku korzystnym dla PPL zbiegom okoliczności. Niemniej jednak, były to tylko zbiegi okoliczności, które szybko się nie powtórzą, a w przypadku PPL może już nigdy. W związku z tym uznałem, że należy przystąpić do analizy kosztów i tych elementów kosztów, które można, albo wręcz trzeba, ograniczyć w pierwszej kolejności.

Dlatego zostały podjęte decyzje dotyczące renegocjacji zakładowego układu zbiorowego pracy, które skończyły się jego wypowiedzeniem. Do 10 czerwca w PPL jeszcze obowiązuje zakładowy układ zbiorowy pracy podpisany w 1990 roku, który, mówiąc delikatnie, trochę nie pasuje do obecnych realiów i do rzeczywistości, którą mamy. Układ ten daje bardzo duże przywileje, powiem ogólnie, stronie społecznej. Nie ma niczego złego w przywilejach dla strony społecznej, niemniej jednak, gdzieś powinien być „stop", gdzieś powinny być jakieś ograniczenia. Z drugiej strony, obecnie obowiązujący jeszcze

zakładowy układ zbiorowy pracy powoduje brak jakiejkolwiek możliwości restrukturyzacji, jeśli chodzi o elastyczne zarządzanie kadrą czy personelem.

To nie jest tylko i wyłącznie kwestia portu lotniczego w Warszawie. W przypadku wszystkich lotnisk znaczną część kosztów stanowią koszty zatrudnienia. Pokażę to za chwilę państwu na slajdzie. W zależności od lotnisk i od akcjonariatu, na poszczególnych lotniskach koszty te kształtują się w wysokości od 20 do 30%. W przypadku PPL koszty zatrudnienia stanowią ponad 50%, dokładnie 53%, a więc zdecydowanie powyżej wszelkich rachunków efektywności. Wyniki są gorsze nie tylko na tle innych lotnisk Europu Zachodniej czy Ameryki, ale również naszych lotnisk regionalnych.

W mojej ocenie, zakładowy układ zbiorowy pracy w obecnym brzmieniu nie tylko utrudnia wszelkie działania restrukturyzacyjne, ale wręcz je uniemożliwia, powodując ich rozciągnięcie w czasie. Biorąc pod uwagę konieczność uzgodnień, nie konsultacji, ale uzgodnień ze stroną społeczną, w wielu przypadkach doprowadzał on do klinczu.

Przechodzę do prezentacji. Przyznaję, że na pierwszym spotkaniu zapoznawczym z przedstawicielami związków zawodowych w dniu 25 lutego powiedziałem, że należy szybko przystąpić do renegocjacji zakładowego układu zbiorowego pracy ze względu na fakt, iż obecny poziom zatrudnienia w firmie, zwłaszcza w części administracyjnej, jest w chwili obecnej nieakceptowalny. Wszystko to, co zostało omówione podczas tego spotkania, dwa dni później zostało oficjalnie zgłoszone związkom zawodowym. Była to propozycja zawieszenia części postanowień zakładowego układu zbiorowego pracy. Nie wypowiedzenie ani próba negocjacji tego układu, ale zawieszenie części jego zapisów. Chodziło o 30 artykułów. Zakładowy układ zbiorowy pracy w PPL ma prawie 350 artykułów.

To były artykuły, które, moim zdaniem, uniemożliwiały nawet rozpoczęcie jakiejkolwiek restrukturyzacji. Chodzi o obwarowania praw pracowniczych wynikających z tych artykułów. Jednym z nich jest artykuł, o którym wspomniał pan przewodniczący Tchórzewski. Jest to art. 245 dający pracownikom portów lotniczych duże przywileje dotyczące odpraw. W przypadku jakiejkolwiek restrukturyzacji lub reorganizacji przedsiębiorstwa, pracownicy zatrudnieni w nim powyżej 10 lat mają prawo do 36-miesięcznej odprawy, pracownicy zatrudnieni powyżej 5 lat – do 24-miesięcznej, a pracownicy zatrudnieni powyżej 3 lat – do 12-miesięcznej odprawy.

Jeśli chodzi o strukturę zatrudnienia w przedsiębiorstwie to warto dodać, że na ogólną liczbę około 2200 osób, ponad 1000 stanowią osoby ze stażem pracy w PPL powyżej 10 lat. Jeśli chodzi o formy zatrudniania, a więc umowy na czas określony i nieokreślony czy kontrakty menedżerskie, to w PPL istnieje tylko jedna forma zatrudniania i jest nią umowa o pracę na czas nieokreślony. Funkcjonuje również umowa na czas określony na okres próby, ale później obowiązuje już tylko umowa na czas nieokreślony. Jest to jednak marginalna liczba osób w ogólnym zatrudnieniu 2200 osób, niewiele powyżej 100 osób.

W kolejnych pismach i na kolejnych spotkaniach staraliśmy się stronie społecznej uzasadnić konieczność zawieszenia wspomnianych artykułów ZUZP. Przedstawialiśmy długoterminowe prognozy finansowe, także plany poszczególnych działań. Po kilku spotkaniach i wymianie licznej korespondencji, zarówno ze związkami zawodowymi, jak i z radą pracowniczą, ponieważ nie dostrzegłem możliwości szybkiego podpisania porozumienia o zawieszeniu części artykułów, w dniu 10 marca podjęliśmy decyzję o wypowiedzeniu zakładowego układu zbiorowego pracy. Od tego dnia musi upłynąć 3-miesięczny okres wypowiedzenia, a więc w dniu 10 czerwca tego roku układ ten przestaje obowiązywać, a w jego miejsce wchodzi regulamin wynagradzania. Mam nadzieję, że w ramach prowadzonych rozmów i negocjacji z przedstawicielami związków zawodowych wynegocjujemy nowy zakładowy układ zbiorowy pracy, który zastąpi dotychczas obowiązujący.

Wrócę do sytuacji finansowej PPL. Pan przewodniczący Tchórzewski mówił o katastrofalnej lub prawie katastrofalnej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa. Nigdy jej tak nie oceniałem. Także nikt z moich współpracowników nie sformułował na piśmie tezy pod tytułem „katastrofalna sytuacja PPL”. Sytuacja PPL jest trudna i skomplikowana, ale na pewno nie jest katastrofalna.

Skąd wobec tego bierze się taka a nie inna ocena sytuacji finansowej PPL? Slajd, który państwo widzicie, pokazuje zmiany prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego dla Polski od 2010 roku. To są dwie linie, górna linia pokazuje prognozy ULC z roku 2010, a dolna prognozy z końca roku 2012.

Przepraszam – słucham?

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Tylko jeszcze nie wiemy, co jest na tych dwóch osiach.

Naczelny dyrektor PPL Michał Kaczmarzyk:

Już mówię. Jeżeli chodzi o oś pionową, to pokazuje ona liczbę pasażerów, natomiast oś pozioma pokazuje poszczególne lata.

Porównując dwie prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego, na których PPL opiera swoje projekty finansowe, widzimy bardzo istotny spadek ruchu lotniczego w Polsce. Spadek sięga 10%. W przypadku Polski oznacza to dwa miliony pasażerów rocznie. To jest dużo, biorąc pod uwagę wolumeny, które są obsługiwane w Polsce. Prognoza ULC posłużyła nam do budowy własnych prognoz. Prognozy te, wcześniej przekazywane instytucjom finansowym w związku z emisją obligacji, którą PPL przeprowadziło na sfinansowanie inwestycji, zostały obecnie mocno zweryfikowane w dół. Niemniej jednak, co jeszcze raz chcę mocno podkreślić, nie jest to weryfikacja pod tytułem „dobrze, tak to trzeba zrobić, bo wyjdzie nam taki wynik, jaki byśmy chcieli”. To jest weryfikacja będąca odzwierciedleniem stanu proporcjonalnego do prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Co pokazuje wykres widoczny na slajdzie? Pokazuje na osiach miliony pasażerów w poszczególnych latach. Do 2011 roku liczba pasażerów obsłużonych w porcie lotniczym w Warszawie kształtowała się poniżej prognoz, potem zdecydowanie powyżej, uzyskując szczyt w 2013 roku. Wtedy padł rekord – ponad 10 milionów pasażerów. Od 2014 schodzimy poniżej 10 milionów. Ten spadek będzie się utrzymywał na granicy 9,5 milionów, a może nawet poniżej 9,5 miliona pasażerów w ciągu roku. Zgodnie z prognozami, liczbę 10 milionów pasażerów obsłużonych na warszawskim lotnisku jesteśmy w stanie osiągnąć ponownie dopiero w 2016 roku.

Na kolejnym slajdzie pokazujemy założenia dotyczące ruchu lotniczego i „górkę”, o której przed chwilą mówiłem. Zapewne za chwilę państwo spytają – skąd się wzięła na wykresie liczba 10,6 miliona, kiedy w 2014 roku mamy spadek do 9 milionów, skoro prognoza ULC wykazuje wahanie do 10%. Otóż rok 2013 nie jest rokiem, do którego można się porównać, jeśli chodzi o lata poprzednie i kolejne lata działalności naszej firmy. Wynika to przede wszystkim z kilku zbiegów okoliczności, a tak naprawdę jednego, który wygenerował wzmożony ruch na lotnisku im. F. Chopina. Taką okolicznością było przeniesienie działalności jednego przewoźnika, czyli Ryanaira, z Modlina do Warszawy.

Przypomnę państwu, że prawie przez cały rok 2013 lotnisko w Modlinie było zamknięte ze względu na problemy z pasem startowym. Wtedy cały ruch lotniczy został przeniesiony do Warszawy. Ruch lotniczy wygenerowany przez Ryanaira, to byli dodatkowi pasażerowie, którzy zostali w Warszawie. Dzięki temu liczba obsłużonych pasażerów na lotnisku warszawskim zwiększyła się w ubiegłym roku o 11%. To było 11% wygenerowane dzięki zamknięciu portu lotniczego w Modlinie. Jeżeli w 2013 nie byłoby w Warszawie Ryanaira, a funkcjonowałby port lotniczy w Modlinie, utrzymalibyśmy się w tym roku na poziomie 9,5 miliona pasażerów, a więc dokładnie tyle, ilu prognozujemy na rok 2014.

Jaki ma to wpływ na wyniki finansowe PPL? Pokazujemy to na slajdzie obrazującym porównanie przychodów i kosztów działalności. Do 2013 roku przychody ze sprzedaży zdecydowanie przewyższały koszty działalności. W związku z tym wynik netto ze sprzedaży był pozytywny. W roku 2014 część ruchu lotniczego odeszła ze względu na otwarcie portu lotniczego w Modlinie. Po drugie – „zeszła” spora część przychodów pozalotniczych ze względu na remont terminalu lotniska. Nie mamy tylu przychodów z najmu powierzchni, nie mamy też przychodów z parkingów, a jest to rokrocznie dla nas duży zastrzyk środków finansowych. Nie otrzymamy go zarówno w roku 2014, jak i 2015, bo ciągle część parkingów i część terminala mamy wyłączone z powodu remontu.

Powoduje to, że od roku 2014 koszty przebijają przychody i zaczynamy generować straty ze sprzedaży i straty netto z działalności.

Proszę państwa, co to powoduje w praktyce? W praktyce, gdyby nas oceniać przez pryzmat wskaźnika EBIDTA, to każdy by powiedział – super, mamy wskaźnik EBIDTA dodatni, utrzymujemy płynność finansową, w związku z tym nic negatywnego się nie dzieje. Niemniej jednak, jeżeliby porównywać wyniki uzyskiwane przez PPL ze sprzedaży i wyniki netto innych lotnisk, to w tym momencie jesteśmy na dość sporym minusie. Oczywiście, uzyskiwanie minusa pod tytułem „20 na sprzedaży i minus 40 netto", to w przypadku PPL nie jest tragedia, bo i tak marża EBIDTA jest pozytywna. Nasza amortyzacja to jest ponad 100 milionów, więc tak naprawdę mamy *cash* do obsługi zadłużenia, wypłaty wynagrodzeń i bieżącej obsługi finansowej firmy. Niemniej jednak, co pokazujemy na kolejnych slajdach, uzyskujemy wynik, który później determinuje koszt pieniądza zewnętrznego, z którego PPL musi korzystać ze względu na duży koszt inwestycyjny do sfinansowania w latach 2014-2015. Powoduje to zdecydowane wzrosty marż odsetkowych, które banki muszą realizować z uwagi na zwiększone ryzyko.

Dochodzimy do roku 2013 i do rezerw, które musimy założyć w przedsiębiorstwie, a do których nawiązał pan przewodniczący Tchórzewski. W 2013 roku wynik netto „zjeżdża" do minus 270 mln zł. Jeszcze raz powtarzam – chodzi o wynik netto. Na slajdzie linia przerywana u góry pokazuje wynik ze sprzedaży, który wynosi w okolicach 100 milionów złotych. Jeśli chodzi o wynik netto mamy prawie 300 milionów straty. Wynika on z konieczności zawiązania licznych rezerw. Na następnych slajdach pokazujemy poszczególne rezerwy.

Pierwszą rezerwa, bardzo dla nas kosztowna, jest związana z pewną koniecznością, choć może wcale nie jest to konieczność. Pod koniec 2013 roku weszła w życie uchwała Sejmiku Województwa Mazowieckiego określająca obszar wewnętrznego użytkowania lotniska i jego strefy. Spowodowało to możliwość zgłaszania wobec PPL roszczeń przez mieszkańców terenów sąsiadujących z lotniskiem lub niekoniecznie z nim sąsiadujących, ale znajdujących się w obszarze ograniczonego użytkowania. Zgodnie z uchwałą Sejmiku, wnioski o wypłatę odszkodowań można było składać do 3 sierpnia 2013 roku. Łączna suma pozwów wynosi prawie 70 miliardów złotych. Wszystkich, proszę państwa, wszystkich roszczeń, które zostały zgłoszone do PPL w związku z ustanowieniem obszaru ograniczonego użytkowania.

70 miliardów złotych, to jest kwota abstrakcyjna. Oczywiście, część z tych wniosków, duża ich część, zdecydowana ich większość, oceniana jest przez naszych doradców i prawników, jest mało prawdopodobna. Oznacza to, że PPL nie będzie zobowiązane do wypłaty jakichkolwiek odszkodowań. Niemniej jednak, istnieje grupa wniosków, oceniana przez doradców PPL jako obarczona znacznym ryzykiem konieczności wypłaty odszkodowań. Zewnętrzny doradca, z którym tworzyliśmy opracowanie na potrzeby badania sprawozdania finansowego, określił wartość pozwów przeciw PPL z tytułu obszaru ograniczonego użytkowania na kwotę 136,3 mln zł. Ta kwota została wpisana do sprawozdania finansowego PPL, jako kwota rezerwy na przyszłe roszczenia wynikające z pozwów.

Druga istotna rezerwa, porównywalna kwotowo do pierwszej, a nawet nieco wyższa, to rezerwa na roszczenia spadkobierców rodziny Branickich. Spadkobiercy ci w obrębie strefy zastrzeżonej lotniska, czyli jakby za płotem, posiadają nieruchomości. Od pewnego czasu nie tylko do PPL, ale również do innych sąsiadujących z lotniskiem firm, występują oni z roszczeniami o zwrot nieruchomości lub o wypłatę odszkodowań. To nie jest nowy temat, w przypadku PPL sprawa znana jest przynajmniej od kilku lat. Pod koniec 2013 roku, jak podajemy w prezentacji, dokładnie 18 grudnia 2013 roku, spadkobiercom rodziny Branickich udało się dokonać wpisów w księgach wieczystych nieruchomości znajdujących się na lotnisku. Wpis ten potwierdza roszczenia tych osób do tego stopnia, że prawnicy reprezentujący spadkobierców rodziny Branickich w chwili obecnej już nie występują z pozwem o zwrot czy spłatę za nieruchomość, ale o zapłatę odszkodowania za bezumowne korzystanie przez PPL z nieruchomości przez ostatnie 10 lat, czyli od 2004 roku.

Oczywiście, kancelarie reprezentujące spadkobierców rodziny Branickich zwróciły się do PPL o dużo większą kwotę roszczeń. Kancelaria prawna, która nam w tym procesie

doradza, oszacowała odszkodowania na kwotę zdecydowanie mniejszą. Niemniej jednak jest to nadal kwota blisko 168 milionów złotych, którą jesteśmy zobowiązani zarezerwować. W chwili obecnej postrzegamy te roszczenia, jako roszczenia obarczone dużym ryzykiem wypłaty.

Kolejną grupę rezerw tworzą odpisy związane z wartością spółek z grupy kapitałowej PPL. Przedsiębiorstwo „Porty Lotnicze" jest dzisiaj udziałowcem większości portów lotniczych w Polsce, oprócz portów w Lublinie, Łodzi i Bydgoszczy. W części portów posiadamy dość znaczne pakiety akcji, przekraczające zdecydowanie 30% udziałów. Co roku PPL musi dokonać aktualizacji czy wyceny udziałów, które są zidentyfikowane w naszych aktywach. Po przeszacowaniu wartości udziałów w części lotnisk, a właściwie po przeprowadzeniu testów na utratę wartości udziałów, stwierdziliśmy konieczność dokonania rezerwy wynikającej z utraty wartości udziałów w dwóch lotniskach – w Rzeszowie i w Modlinie. Obydwa te lotniska były w księgach PPL wyceniane zdecydowanie wyżej, niż wynosi obecna ich wartość. W związku z tym, na te dwa lotniska jest zawiązana rezerwa w kwocie około 90 milionów złotych, jako rezerwa związana z utratą wartości aktywów.

Na kolejnym slajdzie pokazujemy odpisy do wyniku roku 2013 na zaniechane inwestycje PPL. To już są niewielkie kwoty, więc szybko się po tym temacie prześlizgnę. Część inwestycji, która była realizowana przez PPL jeszcze w roku 2013, a więc nie obecnie, tylko w zeszłym roku, została zakwestionowana przez naszych doradców pod kątem możliwości ich fizycznego wykonania czy ukończenia. Jedną z takich inwestycji jest system paliwowy „Hydrant" umieszczony pod płytą lotniska. Obecnie system ten należy spisać, czyli zaniechać jego realizacji.

Całość rezerw sięga kwoty blisko 380 milionów złotych. Na kolejnym slajdzie mamy wszystkie wymienione rezerwy, a więc jeszcze raz powiem: jest to rezerwa na obszar ograniczonego użytkowania, rezerwa na roszczenia spadkobierców rodziny Branickich, odpisy związane z wartością spółek z grupy kapitałowej PPL, odpisy zaniechanych inwestycji oraz odpis z tytułu należności PLL LOT. W tym ostatnim przypadku chodzi o odwrócenie odpisu ze względu na fakt, że zmniejszamy odpis dla PLL LOT o 15,8 mln zł. Pokazujemy jednak tę pozycję, bo gdzieś tam w korespondencji rady pracowniczej PPL, pojawiał się temat należności wobec PLL LOT.

Proszę państwa, co chcę przez to powiedzieć? To nie jest żadna moja indywidualna decyzja, jako naczelnego dyrektora, czy decyzja zarządu PPL, w sprawie utworzenia rezerw. Jest to trudna decyzja wypracowana wspólnie, oparta na zewnętrznych analizach, poparta badaniami przeprowadzonymi przez niezależnych konsultantów. Mało tego – są to rezerwy, które były, a za chwilę będą badane przez biegłego rewidenta w ramach badania sprawozdania finansowego PPL.

Kolejna kwestia, którą chciałem państwu zaprezentować, dotyczy wydatków inwestycyjnych. Przy którymś z poprzednich slajdów nawiązałem do kosztów pieniądza zewnętrznego i kuponów odsetkowych, które PPL jest zmuszony płacić na rzecz instytucji bankowych finansujących nasze inwestycje. Zwracam państwa uwagę na to, że w roku 2014 mamy ogromną kumulację inwestycji. W roku tym mamy wydatki inwestycyjne na poziomie 600 milionów złotych. Cały nasz pakiet inwestycji, realizowanych obecnie w PLL, to jest jeden miliard złotych. Mamy obecnie około 300 mln zł finansowania zewnętrznego „pociągniętego" z rynku. Część tego finansowania musimy refinansować ze względu na zapadalność obligacji, a po części musimy „dociągnąć" nowe finansowanie.

„Pociągnięcie" z rynku pół miliarda złotych, to nie jest prosta sprawa, nawet w przypadku takiej firmy, jaką jest Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze". Skłamałbym w tej chwili, jeślibym powiedział, jak bardzo trudno się negocjuje sprawy finansowe, rankingi itd. Owszem, sprawdzają nas, ale nie są to negocjacje prowadzone na zasadzie „proszę, dajcie". Tak nie jest, raczej jest to kwestia dogadywania samych warunków finansowych. Niemniej jednak, przy finansowaniu zewnętrznym na poziomie połowy miliarda złotych, kupon odsetkowy i jeden lub dwa punkty procentowe w prawo lub w lewo, jeśli chodzi o koszty finansowe, to są miliony złotych na końcu roku. To jest bardzo istotny element działalności PPL.

To wszystko chciałbym podsumować na slajdach pokazujących analizę porównawczą efektywności PPL z innymi lotniskami, porównywalnymi do PPL. To są dane za rok 2012, a więc nie mówimy o roku 2014, ale o roku 2012.

Wiem, że z głębi sali nie widać dobrze tego, co jest pokazane na slajdzie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam. Panie przewodniczący, po prostu dajmy panu dyrektorowi możliwość zreferowania. Oczywiście, będą potem pytania. Mam nadzieję, że państwo je zadacie. Pan dyrektor przeprasza, gdyż ma świadomość, że nie widzicie państwo dokładnie tego co znajduje się na slajdzie. W moim przekonaniu pan dyrektor referuje bardzo szczegółowo. Na pewno będziemy mieć możliwość dopytania pana dyrektora.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Naczelny dyrektor PPL Michał Kaczmarzyk:

Proszę państwa, nie jest to nasz sprzęt. Proszę dać mi skończyć prezentację.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę bardzo, aby opadły emocje. Informuję państwa, że już pani sekretarz…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, ponieważ nic nie widzimy, musimy wyjaśnienia pana dyrektora przyjmować na wiarę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani poseł, proszę umożliwić mi poinformowanie państwa w tej kwestii. Pan minister przed chwilą przekazał sekretariatowi egzemplarz prezentacji, jest już powielany. Za chwilę otrzymacie państwo tekst prezentacji na pulpit i będziecie mogli z bliska go oglądać. Proszę – dajmy panu dyrektorowi możliwość zreferowania prezentacji do końca. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Naczelny dyrektor PPL Michał Kaczmarzyk:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Jeżeli chodzi o efektywność PPL, to przedstawię te kwestie bardziej ogólnie. Natomiast, jeśli chodzi o efektywność lotnisk porównywalnych do nas, to plasujemy się na szarym końcu. Pod względem efektywności plasujemy się w ogonie Europy. Tak jest również z udziałem kosztów wynagrodzeń w kosztach działalności, o czym mówiłem na początku prezentacji. Koszty wynagrodzeń stanowią 53%, przy średniej w porównywalnych portach lotniczych na poziomie 35%. W PPL jest to prawie dwa razy tyle. Jesteśmy pod tym względem przedostatnim europejskim lotniskiem. Gorszy wskaźnik ma jedynie port lotniczy w Rydze.

Podobnie wygląda sytuacja, jeśli chodzi o relację kosztów wynagrodzeń do przychodów ze sprzedaży. Warszawa jest na końcu stawki. Wynagrodzenia stanowią 47% przychodów ze sprzedaży, przy średniej dla rynku 27%. Znowu jest to wskaźnik prawie dwa razy wyższy.

Jeżeli chodzi o liczbę etatów przypadających na 1000 pasażerów, to również jesteśmy na przedostatnim miejscu wśród europejskich portów lotniczych. Gorsza jest tylko Ryga, a średnia dla branży wynosi 13/100, my mamy 23/100, a więc tradycyjnie prawie dwa razy więcej, niż dziesięć podobnych lotnisk.

Jeśli chodzi o wskaźnik marży EBIDTA, znowu jesteśmy na przedostatnim miejscu. W tym przypadku za nami jest tylko port lotniczy w Pradze, niemniej jednak średnia rynku wynosi 39%. W naszym przypadku jest to 27%.

To wszystko pokazuje, że PPL jest dalekie od katastrofalnej sytuacji, dalecy jesteśmy od składania wniosku o upadłość itp. Niemniej jednak, bardzo szybko powinniśmy podjąć działania, które, po pierwsze – zrównają nas ze średnią wyników uzyskiwanych przez porównywalne porty lotnicze w Europie. Po drugie – pozwolą nam być firmą bardziej elastyczną niż dzisiaj.

Dla państwa wiedzy. W przypadku PPL ponad 99% kosztów stanowią koszty o charakterze stałym. Są to koszty, które trudno jest zmienić w ciągu roku obrotowego. Proszę sobie teraz wyobrazić, że mamy klienta w postaci PLL LOT, co nie jest tajemnicą, który generuje nam ponad 50% obrotów, a który obecnie walczy w Komisji Europejskiej o uzy-

skanie finansowania w ramach pomocy publicznej. Będąc człowiekiem odpowiedzialnym uważam, że nie możemy dzisiaj mówić, że nasze przedsiębiorstwo jest zabezpieczone przed wahaniami rynku, że nas nie dotyka i nie może dotknąć kryzys. To nie jest prawda.

My, jako PPL, nie jesteśmy dzisiaj odporni na wahania koniunktury. Jeżeli nie zmienimy struktury kosztów, nie będziemy odporni na te wahania. Przy niewielkim zachwianiu rynku – nie mówię o dużym zachwianiu pod tytułem „wypada nam główny klient" – pod tytułem „główny klient ogranicza latanie o 20%", nie przeskoczymy punktu krytycznego. Zawsze będziemy nierentowni, bo na to, żebyśmy mogli się wyzerować, musimy obsłużyć prawie 10 milionów pasażerów.

Przejdę teraz szybko przez następne slajdy. Proszę państwa, dzisiaj mamy zidentyfikowane cztery obszary, które należy zrestrukturyzować w pierwszej kolejności. Pracujemy nad tym z zewnętrznym doradcą, z którym analizujemy każdy z tych obszarów. Po pierwsze – zintensyfikowaliśmy zatrudnienie. Jeden z następnych slajdów pokaże koszty restrukturyzacji.

Jesteśmy w trakcie robienia przeglądu aktywów niepodstawowych, czyli takich, które nie są związane z naszym podstawowym biznesem, a więc z obsługą lotnisk. W przypadku części aktywów, głównie nieruchomości, powinniśmy je uwalniać na rynek, chociażby po to, żeby uzyskać środki. Analiza trwa i będzie dotyczyć całej Grupy Kapitałowej, a więc tych lotnisk, na których mamy resztówki. Powstanie kwestia podjęcia decyzji co dalej z Grupą Kapitałową.

Natomiast, jeśli chodzi o usługi pozalotnicze, to dzisiaj PPL ma z nich niecałe 30% przychodów. To jest mało. Lotniska dążą do tego, żeby 50% przychodów generować z usług pozalotniczych. Jakie to są usługi? Przede wszystkim parkingi, wynajem powierzchni komercyjnej pod sklepy, restauracje. PPL zarabia dzisiaj na tego typu usługach bardzo mało, nadal główne nasze przychody pochodzą z usług lotniczych. Na rozwijanie tych usług istnieje ogromna presja ze strony przewoźników.

Do tej pory naszemu przedsiębiorstwu udawało się odeprzeć ataki przewoźników dotyczące obniżania cen za dostęp do infrastruktury. Natomiast jest tylko kwestią czasu, kiedy będziemy musieli zgodzić się na obniżenie przynajmniej części opłat za dostęp do infrastruktury lotniskowej. Dla jasności – to nie jest tylko presja ze strony PLL LOT, ale także ze strony innych przewoźników, w tym jednego z przewoźników niskokosztowych, który funkcjonuje na lotnisku i jest naszym drugim klientem oraz przewoźników czarterowych. Przewoźnicy ci mają bardzo wyraźne oczekiwania dotyczące obniżenia cen opłat infrastrukturalnych.

Lotnisko im. F. Chopina nie jest tanim lotniskiem, gdyby je porównać z innymi lotniskami w Europie, ale też nie jest drogim lotniskiem. Niemniej jednak, musimy się dzisiaj przygotować na ostrą konkurencję ze strony innych lotnisk, przede wszystkim położonych blisko Warszawy, a więc Pragi i Budapesztu. Z nimi już konkurujemy. Za chwilę dojdą kolejne lotniska, które będą nam odbierały klientów. Jeżeli nie będziemy elastyczni pod względem kosztów i nie będziemy mogli dać klientom konkretnych zniżek czy upustów, to po kolei będziemy ich tracić.

Wbrew pozorom, co by się nie mówiło o naszej współpracy z PLL LOT, idzie ona ku lepszemu. Lotnisko im. F. Chopina dużo zyskuje na pełnieniu funkcji huba lotniczego. Dzięki temu mamy stały, zagwarantowany ruch na poziomie ponad 4 miliony pasażerów, mamy atrakcyjne połączenia, które w jakiś sposób „rozkręcają" Warszawę. Ale pewne jest, proszę państwa, że będziemy musieli zająć się cennikiem opłat infrastrukturalnych. W praktyce musimy dążyć do tego, żeby w kolejnych latach znacząco zwiększać przychody z usług pozalotniczych, a zmniejszać z usług lotniczych. Mimo tego bowiem, że ruch lotniczy ma rosnąć, bo mamy nadzieję, że liczba pasażerów obsługiwanych przez nasze lotnisko będzie rosła, to przewoźnicy domagają się od nas, aby płacić mniej za usługi lotnicze.

Kolejny slajd pokazuje program poprawy efektywności i proponowane inicjatywy. Główne inicjatywy, mające na celu optymalizację kosztową, to przede wszystkim optymalizacja procesów biznesowych i struktury organizacyjnej. Ponieważ jest to wyszczególnione na slajdzie, a jego tekst macie państwo już przed sobą, nie będę tym państwa zanudzał. Następna inicjatywa to optymalizacja obszaru logistyki i zakupów, które zostały

scentralizowane w firmie. Dzięki temu już uzyskaliśmy spory efekt oszczędnościowy. Do tej pory zakupy były porozrzucane w kilku miejscach, dzisiaj mamy to w jednym.

Kolejna inicjatywa to optymalizacja zarządzania IT. Pod tym względem jest jeszcze sporo do zrobienia. Dla jasności – PPL ma dobre systemy obiegu dokumentów, niemniej jednak wymagają one integracji. Musimy zastanowić się także nad dalszą potrzebą posiadania takich systemów.

Przejdę do restrukturyzacji kosztów osobowych czyli zatrudnienia. Będzie to pokazane na jednym z ostatnich slajdów. Proszę państwa, średnie miesięczne wynagrodzenie w PPL wynosi obecnie 9,3 tysiąca złotych. Jeśli chodzi o planowaną redukcję etatów i przewidywane wielkości odpraw, to koszt restrukturyzacji w 2014 roku może sięgnąć kwoty 170 milionów złotych. Na potrzeby projekcji finansowej przyjęliśmy kwotę 150 milionów złotych. To jest kwota niezbędna przy założeniu, że odejdą z firmy pracownicy mający staż pracy powyżej 10 lat. W większości przypadków są to pracownicy dobrze uposażeni, a więc tacy, którzy zarabiają znacznie ponad 9,3 tysiąca złotych miesięcznie. Podkreślam jeszcze raz, że 9,3 tysiąca złotych wynosi średnia miesięczna pensja pracowników w przedsiębiorstwie.

Kwota 150 milionów złotych na odprawy odchodzących z firmy pracowników to jest dużo. Niemniej jednak liczymy, że już w 2016 roku koszty restrukturyzacji zatrudnienia zostaną wyzerowane. Gdybyśmy chcieli odliczyć z tej inwestycji, choć strona społeczna może się na to określenie oburzyć, wszystkie inne wydatki, to w roku 2016 jesteśmy znowu powyżej zera. Od 2017 roku w budżecie zostaje nam ponad 50 mln zł rocznie. W praktyce 150 mln zł to duży wydatek. Potwierdzam, że wydatkowanie kwoty 150 mln zł nie pozostanie bez konsekwencji, musimy sobie tylko trochę inaczej poukładać część wydatków inwestycyjnych. Na pewno musimy totalnie przebudować poziom kosztów. Musimy jednak dokonać takiego wydatku na restrukturyzację zatrudnienia. Po dwóch latach odzyskamy to, co zapłaciliśmy w roku 2014.

Nakładając na restrukturyzację zatrudnienia również inne działania restrukturyzacyjne zakładamy, że wyniki finansowe PPL ustabilizują się na poziomach, które pokazałem państwu wcześniej, przy porównaniu z wynikami finansowymi uzyskiwanymi przez inne porty lotnicze w Europie. Odpowiednio, koszty wynagrodzeń będą stanowiły około 30% łącznych kosztów działalności PPL, podobnie ulegnie zmianie efektywność na jednego zatrudnionego pracownika w przedsiębiorstwie itd.

Dziękuję państwu za uwagę. Panie przewodniczący, przepraszam, że materiały do prezentacji nie zostały dla państwa wcześniej wydrukowane. Nie ukrywam, że nie wiedziałem czy nie wiedzieliśmy, że należy też, poza prezentacją, przygotować kopię materiałów. Następnym razem się poprawimy, chociaż mam nadzieję, że następnym razem… Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę – otwieram dyskusję. Proszę o zgłaszanie się do zabrania głosu. Bardzo proszę, pierwszym, który się zgłosił, jest pan przewodniczący Tchórzewski. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Ponieważ za chwilę nasz punkt wchodzi pod obrady na sali plenarnej, będę musiał opuścić posiedzenie Komisji i pójść na pół godziny lub na kilka minut na salę obrad. Z prezentacji pana dyrektora nie wynika, nie uzyskaliśmy informacji odnośnie do przyczyn konfliktu i głównego powodu zwołania dzisiejszego posiedzenia Komisji. W punktach, które przedstawiłem w uzasadnieniu, znalazło się pytanie załogi dlaczego nie były prowadzone mediacje związane ze zmianą zakładowego układu zbiorowego pracy. Jest natomiast jego wypowiedzenie i protest w formie zapowiedzi strajku. Na ten temat pan dyrektor praktycznie rzecz biorąc niewiele powiedział, właściwie nic. Raczej omówił sytuację finansową firmy.

Odwołam się do naszego wystąpienia. Z jednej strony chcemy znać rzeczywistą sytuację finansową PPL i dowiedzieć się, jak ona wygląda, a z drugiej chcielibyśmy usłyszeć o przyczynach strajku.

Druga rzecz jest taka. Akurat nie miałem możliwości sprawdzenia, nawet nie miałem czasu, aby sprawdzić, jak to jest w rzeczywistości – chodzi o zatrudnienie. W ciągu ostatnich trzech lat, w ramach rotacji kadr, zostało przyjętych do pracy w PPL około 500 pracowników. Kwestia jest taka, że ci nowo zatrudnieni pracownicy nie są brani pod uwagę przy kosztach wynagrodzeń. Pracownicy zatrudnieni poniżej trzech lat w firmie nie zostają objęci ani 24-miesięcznymi, ani tym bardziej 36-miesięcznymi odprawami po zwolnieniu z pracy. Kwestia osób zatrudnionych w firmie w ramach różnych działań w ciągu ostatnich trzech lat znacząco pomniejsza koszty wynagrodzeń. Policzenie przez pana dyrektora tych kosztów na bazie 10-letniego stażu pracy jest znaczącym finansowym przekłamaniem. Nawet, jeśli takich osób planowanych do zwolnienia nie ma 500, informacja pana dyrektora nie jest prawdziwa, ponieważ przynajmniej jedna trzecia, to osoby zatrudnione w PPL w ciągu ostatnich trzech lat. Koszty ich ewentualnego zwolnienia będą standardowe. Przy obowiązującym jeszcze zakładowym układzie zbiorowym pracy, koszty ich zwolnienia są standardowe, tak zresztą jak we wszystkich innych firmach – tak to można określić.

Już sam sposób podejścia do kwestii zatrudnienia budzi wątpliwości i to, jak pan dyrektor mówi o kosztach i ewentualnej amortyzacji tych kosztów oraz późniejszych zyskach dla przedsiębiorstwa. Jeśli się odpowiednio popatrzy, na pewno koszty zatrudnienia są znacząco mniejsze. To jest zasadnicze pytanie w obecnej sytuacji. Idąc na uzyskanie większej efektywności pracy trzeba wiedzieć, że na pewno gwarantują ją pracownicy z 10-20-letnim stażem pracy, którzy mają doświadczenie, którzy potrafią to robić itd.

Pan dyrektor wskazuje bardzo wyraźnie, że chce zwolnić 500 osób ze stażem pracy w firmie powyżej 10 lat. To wynikało z pańskiej wypowiedzi. Stwierdził pan nawet, że policzył pan koszty wynagrodzeń na bazie kosztów 10 lat pracy. Przy istniejącym układzie zbiorowym nie wzięto pod uwagę możliwości odpisu na niższe koszty. Pytanie jest następujące – ilu mamy pracowników do 10 lat i do 3 lat pracy oraz ilu mamy pracowników zatrudnionych na 1-rocznej umowie o pracę, kiedy upływa jej termin. Według przedstawionej nam informacji, pracownicy do półtora roku czy do dwóch lat, są zatrudnieni na umowach terminowych na zasadzie wstępnej lub rocznej umowy na czas określony, z późniejszą zamianą na umowę stałą.

Wniosek jest taki, że koszty zwolnień pracowników firmy zatrudnionych na okres do trzech lat, praktycznie są standardowe, a więc takie, jakie istnieją we wszystkich firmach.

Tyle ogólnych uwag do tego, co przedstawił pan dyrektor. Prośba jest taka, żeby częściowo chociaż została udzielona odpowiedź na to, co strona społeczna zarzuca panu dyrektorowi. Nie uzyskaliśmy odpowiedzi na 10 punktów strony społecznej, która przedstawia panu dyrektorowi powody ogłoszenia, nie gotowości strajkowej, ale strajku. Chcielibyśmy usłyszeć, jak zasadne są te powody i w jakim zakresie. Czasami one wydają się błahe i nie powinny znaleźć się w punktach wskazanych, jako powód dojścia do strajku. Albo wynikają one z braku jakiegokolwiek kontaktu i rozmów między stronami sporu, albo ze świadomego dążenia przez pana dyrektora do sytuacji konfliktowej.

Połowa spośród 10 punktów przedstawionych we wniosku grupy posłów nie powinna tam w ogóle się znaleźć i być brana pod uwagę. Już przy pierwszych rozmowach powinna być uznana za sprawę do załatwienia między załogą a dyrekcją PPL. Przynajmniej pięć punktów, to sprawy absolutnie błahe.

Mówię to jako wielokrotny negocjator w dużych sporach zbiorowych przy rozwiązywaniu różnych problemów w zakładach pracy, także w sytuacjach przedstrajkowych. Niedawno, bo w ubiegłym roku, jako mediator uczestniczyłem w przedstrajkowych sporach zbiorowych w PKP. Wychodzi na to, że do tego też trzeba się ustosunkować. Przedstawione przeze mnie punkty wskazują wyraźnie, że nie ma dobrej woli i rośnie zawziętość obu stron. Dlatego sytuację oceniałem jako niezdrową, która nie powinna mieć miejsca w takim zakresie, w jakim jest pokazywana. Oceniałem ją nie tylko na podstawie dostępnych informacji, ale także biorąc po uwagę ciężar gatunkowy wielu punktów i moje doświadczenie mediacyjne.

Poproszę o wyjaśnienie podniesionych kwestii. Niestety, muszę opuścić posiedzenie Komisji, aby przejść na salę obrad plenarnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zgłosił się pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Czy ktoś z państwa posłów jeszcze chciałby zabrać głos? W pierwszej kolejności poproszę o zgłoszenia państwa posłów. Zgłasza się pan poseł Michał Wojtkiewicz, pan poseł Jerzy Polaczek. Kto jeszcze z państwa? Pan poseł Arkadiusz Litwiński. Kto jeszcze z państwa posłów?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Na razie tyle.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie ma na razie, panie przewodniczący. Na razie przewodniczący prowadzi obrady Komisji. Czy pan poseł Bodio?

Poseł Bartłomiej Bodio (PSL):

Tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Czy ktoś jeszcze z państwa posłów? Pan poseł Bogdan Rzońca. Wszystkich państwa, reprezentujących stronę społeczną, będę prosił później o przedstawianie się, bo wszystkich nie znam.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo krótko, ponieważ czasu mamy bardzo mało. Panie dyrektorze. Zwracam się także do pana ministra, bo dla nas szczególną stroną jest pan minister, który sprawuje bezpośredni nadzór nad działalnością pana dyrektora.

Panie dyrektorze. Nie odpowiedział pan na pytania w sprawie nr 2, ja w każdym razie nie słyszałem pańskiej jasnej wypowiedzi. Czym podyktowana jest decyzja o wynajęciu agencji specjalizującej się w czarnym PR? Czy to jest prawda, czy to jest fałsz? Jeżeli to jest prawda, czym to jest podyktowane? Dlaczego wydaje pan publiczne pieniądze na zatrudnienie agencji, było nie było, w państwowym przedsiębiorstwie, którym pan kieruje? Agencji, która specjalizuje się w czarnym PR.

Dlaczego została wynajęta kancelaria prawna – to jest pytanie nr 3 – znana z konfliktowego sposobu rozwiązywania sporów? Dlaczego nie podejmuje pan debaty i rozmowy ze stroną społeczną? Pan nie jest właścicielem, panie dyrektorze, prywatnej firmy. Wydaje się, że decyzja o lokaucie to tylko kwestia „strzału spod dużego palca". Myślę, że gdyby nie sprawy bezpieczeństwa, to decyzja o lokaucie byłaby podjęta już dzisiaj. Tak sobie wyobrażam słuchając pana, pana odpowiedzi i unikanie odpowiedzi na pytania, które są doprecyzowane we wniosku o zwołanie dzisiejszego posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury.

Uprzedzam pana, panie dyrektorze, że to nie jest spotkanie towarzyskie. Jeżeli Sejm Rzeczypospolitej zwraca się do ministra, ale szczególnie od pana oczekuje odpowiedzi na pytania jasno sformułowane we wniosku, to pan na nie powinien odpowiedzieć. Z drugiej strony, nie jest to też komisja śledcza. Ale to jest kwestia szacunku. To nie jest tak, że panu powierzono kierowanie przedsiębiorstwem, które jest pana prywatnym folwarkiem, panie dyrektorze.

Teraz pytanie następujące i proszę o konkretną odpowiedź. Ile i jakich spraw sądowych PPL przegrało w związku z wytoczonymi procesami o zwrot mienia? Nawiązuję do kwestii zawiązania rezerwy celowej na odszkodowania będące wynikiem procesów sądowych. Ile i w jakim czasie PPL spraw przegrało? Na podstawie czego szacuje pan tak olbrzymią rezerwę celową w związku z wytoczonymi procesami? Kiedy spodziewa się pan ostatecznej decyzji sądu, która zmusi PPL do zaspokojenia roszczeń? Kiedy spodziewa się pan wyroku sądu, na podstawie którego rozwiąże pan tę rezerwę i wypłaci stosowne środki? Proszę określić datę w latach, panie dyrektorze. Bardzo proszę ją określić w stosunku do sporu, którego tytuł pan wymienił, ale także innych sporów, o których być może pan nie powiedział.

Bardzo proszę, aby wyjaśnił pan powody, dla których zawiązuje się rezerwy celowe w wysokości kilkuset czy kilkudziesięciu milionów złotych. Czy to ma oznaczać, że rezerwy są konieczne i niezbędne, także wymagane prawem. Czy to są pańskie decy-

zje, wynikające z pana sposobu kierowania przedsiębiorstwem i strategii stosowanej przez pana w tym przypadku?

Kolejne pytanie – dlaczego w informacji, którą pan podaje, stwierdza pan, że będą zwalniani z pracy… Nie wiem, czy pana dobrze zrozumiałem, chociaż podobnie zrozumiał to pan przewodniczący Tchórzewski. Czy w pierwszej kolejności będą zwalniani najstarsi stażem pracownicy? Dlaczego taka decyzja?

Czy prawdą jest, że w ostatnich dwóch czy trzech latach zostało przyjętych do przedsiębiorstwa około 800 pracowników, nowych pracowników? Jeżeli nie 800, to ilu nowych pracowników zostało przyjętych w ostatnich latach? Czy decyzja o przyjęcia ich do pracy była tylko i wyłącznie – proszę o precyzyjną odpowiedź, panie dyrektorze – podjęta na podstawie rozpisanych konkursów? Czy były to decyzje zarządu nie poparte żadnym konkursem, nie poparte żadnym innym rozstrzygnięciem? To na razie tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Michała Wojtkiewicza.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Jestem dzisiaj już na kolejnym, trzecim posiedzeniu komisji, dlatego mam pewien dołek. Myślę że nie będzie już dalszych posiedzeń komisji i następnego dołka. Bardzo przykro było słuchać tego, co się dzieje. Niedawno mieliśmy dyskusję o drogach. Tam też chodziło o kilka procent i kilka spraw bardzo prostych do załatwienia, których nie możemy załatwić. W przypadku PPL sprawa jest bardziej skomplikowana, bo chodzi o duże przedsiębiorstwo. Wszystko sprowadza się do tego, że mamy złe planowanie, złe zarządzanie i skutki tego są takie, jakie są. Zwolnienia 36 miesięcy, rzeczywiście współczuję. Mówię to co myślę – 36 miesięcy po 9 tysięcy, to jest nieźle wykalkulowane. Wychodzi 300 tysięcy.

W sumie z tego, co powiedział pan dyrektor wynika, że w zasadzie port lotniczy im. F. Chopina, którym cieszyliśmy się podczas wizyty, kiedy jeszcze nie był otwarty, a dopiero miał być otwarty, wyglądał bardzo ładnie, bardzo elegancko, jest teraz w tak złej sytuacji. Z punktu widzenia pasażera, rzeczywiście jest to port na poziomie. Ale jak dzisiaj słyszę, jesteśmy w ogonie Europy, co napawa to dużym niepokojem. Jeśli jednak port warszawski nie będzie głównym portem lotniczym, to będzie się staczał.

Pan powiedział – pożyczki bankowe. Nie wiem, czy pan mi odpowie, ale chciałem się dowiedzieć w jakich bankach. Dla mnie zawsze było tak, że skoro są przedsiębiorstwa tego typu, strategiczne dla polskiej gospodarki, to powinny je obsługiwać polskie banki. Wtenczas oprocentowanie kredytu można negocjować. Na to są pieniądze, mogą być pieniądze, tylko my nie umiemy zarządzać tymi pieniędzmi. To od razu mówię. W tamtym roku 12 mld zł zarobiły banki zagraniczne, które nie wiadomo jakie koszty sobie wliczały.

Oczywiście, gdyby tak duże przedsiębiorstwo wzięło pożyczkę w banku zagranicznym, byłaby to dla niego niesamowita gratka, pieniądze się sypią. Po to te banki powstały, żeby grabić nasze społeczeństwo i grabić nasze przedsiębiorstwa. Oczywiście, taka jest sytuacja.

Głos z sali:

Gada głupoty.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Miałem takiego nauczyciela w szkole, który zawsze mówił do nas tak: „Gdyby głupota miała skrzydła, to by umiała fruwać”. Na tym chciałbym zakończyć. Nie chcę więcej komentować, ale jest mi przykro, że po raz trzeci dzisiaj takie rzeczy słyszę. Nie wiem, albo trzeba rozwiązać ten Sejm, albo ten rząd rozwiązać. Następny wniosek będzie o rozwiązanie.

Panie ministrze, jeszcze nie skończyłem, ponieważ jest pan minister. Mam taki prosty przykład – znaki drogowe. Takich prostych znaków głupoty też nie potrafimy załatwić. Pokażę panu ministrowi pisma i pokażę te znaki. To po prostu aż śmieszne, że tak prostych rzeczy nie potrafimy rozwiązać, a co dopiero porty lotnicze i przedsiębiorstwa.

Sytuacja jest tego typu, że gdy mówimy o kolejach, to przychodzi pan prezes i mówi tak: będziemy zamykali linie kolejowe, to koszty będą spadać i będziemy walczyli w ten

sposób. To zamknijmy wszystko i nie będziemy mieli żadnych kosztów. Nie idźcie tą drogą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, znany jest poziom ekspresji pana posła, ale bardzo proszę, nasz język jest bardzo bogaty, proszę staranniej dobierać słowa.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Mam nadzieję, że nikogo nie obraziłem. Jeżeli coś powiedziałem, to chcę walczyć z głupotą i jeszcze raz z głupotą, między innymi z takimi sytuacjami, jakie mieliśmy przed chwilą, nie na tym, ale na poprzednim posiedzeniu Komisji. Z tymi znakami drogowymi również. Gdybym pokazał panu ministrowi odpowiedź napisaną przez urzędników Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. To po prostu jest ona żenująca. Takich pracowników w ciągu pięciu minut bym zwolnił z pracy, bez jakiejkolwiek odprawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni goście. Można by rozwinąć tyle wątków szczegółowych albo bardzo szczegółowych, na kanwie aktualnej sytuacji Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze", że nie starczyłoby na to dzisiaj czasu. Tym bardziej, że trudno bardzo szczegółowo odnosić się do prezentacji, której tekst dopiero przed chwilą dostaliśmy do rąk. Będzie on dobrą podstawą dla ewentualnych indywidualnych wystąpień parlamentarnych do pana ministra.

Na początek podzielę się dwiema generalnymi uwagami związanymi z dzisiejszym posiedzeniem Komisji i motywem jego zwołania. Po pierwsze, naprawdę jest ewenementem, aby dopiero w trzy miesiące po nominacji dyrektora doprowadzać do pierwszego spotkania z nowym szefem PPL, w sytuacji nadzwyczajnego posiedzenia Komisji Infrastruktury i scenariusza zapowiedzianego dwugodzinnego strajku w dniu 7 maja. Po drugie, przy zmieniających się, jak w kalejdoskopie, informacjach o kondycji finansowej firmy. Jako żywo, chyba nikt z nas parę miesięcy temu nie słyszał, przy okazji referowania różnego rodzaju zagadnień dotyczących lotnictwa cywilnego czy PPL, żeby kondycja finansowa tej firmy miała się gwałtownie pogorszyć. To po trzecie.

Po czwarte, dość szczegółowo interesuję się tymi zagadnieniami. Komentując motywy zwołania dzisiejszego posiedzenia Komisji mógłbym przytoczyć fakty, które, co prawda, nie zostały dzisiaj przedstawione, ale wpisują się w tekst wniosku podpisanego przez posłów. Przecież rząd analizuje możliwość powołania holdingu lotniczego, jako nowej struktury, łączącej kapitałowo Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" oraz spółkę PLL LOT. Na jesieni ubiegłego roku były w tej sprawie komunikaty publiczne. Za chwilę do tego jeszcze wrócę i nawiążę.

Słuchając wypowiedzi pana dyrektora, a wcześniej pana ministra Rynasiewicza, odniosłem wrażenie, że naczelny dyrektor, w naprawdę trudnej sytuacji stawia swojego bezpośredniego przełożonego, który nadzoruje obszar lotnictwa cywilnego. Z kilku powodów. Po pierwsze, z przekazu, który otrzymujemy, nie widać jasno, kto sprawuje nadzór właścicielski nad firmą. Od jesieni ubiegłego roku minister skarbu państwa forsuje pewne rozwiązania. Przytoczyłbym tylko jedno zdanie z mojej korespondencji, które wpisuje się w uzasadnienie wniosku posłów. Odpowiadając na pytanie o podmiot dominujący w strukturze holdingowej, minister skarbu państwa odpowiada, cytuję: „Uważam, że powinien być nowo zawiązany podmiot działający w formie spółki akcyjnej".

Zatem, podmiotem dominującym w ewentualnym holdingu lotniczym nie będzie PPL LOT czy też Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze". Jako żywo, w tej sprawie nikt z przedstawicieli rządu się nie wypowiedział, a to są rzeczy kluczowe. Podobnie przedstawiciel ministerstwa czy pan dyrektor, nie powiedzieli nam ani jednego zdania – czy scenariusz realizowania zmian w przedsiębiorstwie ma się dokonywać w strukturze formalno-prawnej w jakiej firma istnieje. W ciągu ostatnich lat były cztery deklaracje

resortu transportu, teraz jesteśmy po raz piąty informowani o planach przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego w spółkę Skarbu Państwa.

Reasumując: z tego wszystkiego wyłania się jakiś gigantyczny chaos. Sytuacja jest kompletnie odmienna od tej sprzed kilku miesięcy. Uwaga do pana dyrektora: nie można zakładać *a priori*, że firma dobrze płaci ludziom i z tego tytułu należy dokonać tak gwałtownych ruchów zmierzających, jak rozumiem, do obniżenia płac. Nikt nie kwestionuje potrzeby dokonania korekt, zwłaszcza w obszarze administracji. To są sprawy do rzeczowego i rozsądnego kompromisu między stroną społeczną a stroną rządową, czy kierownictwem firmy. Nie powinniśmy szczegółowo wchodzić w te kwestie.

Mamy przekaz generalny, że trzeba dokonać jakiejś rewolucji w firmie, żeby po prostu osiągnąć cele, które zostały zarysowane na dwóch ostatnich stronach prezentacji. Ale odbywa się to w kompletnej próżni formalno-prawnej. Posłowie nie wiedzą, co rząd chce zmienić w obszarze lotnictwa cywilnego i infrastruktury lotniczej w Polsce. Chociażby po to, aby uchylić tajemnicy, czy powołanie holdingu lotniczego w kontekście sytuacji finansowej PPL to jest element jakiegoś działania rządu, czy nie. Czy to jest związane z PLL LOT, czy nie. Czy minister skarbu państwa uzgodnił z ministrem infrastruktury i rozwoju, czy ma być powołana jakaś trzecia firma koordynująca zarządzanie w obszarze planowanego holdingu. Nikt jeszcze tego komunikatu nie odwołał, a to są dodatkowe koszty.

Bardzo namawiam stronę rządową, żeby nie szafowała kwestiami dotyczącymi oszczędności. Moglibyśmy dzisiaj sypnąć wbijającymi w fotel przykładami decyzji resortu transportu, jeszcze z okresu pana ministra Sławomira Nowaka. Przecież mamy festiwal kontraktów menedżerskich z milionowymi odprawami. Można powołać się na kilka przykładów firm, w których na kontraktach menedżerskich były osoby, które po pięciu miesiącach pracy, jak się nie sprawdziły, wychodziły z odprawą rzędu 700 tysięcy złotych. Było to skwapliwie ukrywane. O takiej jednej sprawie, *nomen omen*, swego czasu przekazywał nam informację pan przewodniczący Tchórzewski.

Moja konkluzja jest taka, żeby w kontekście aktualnej sytuacji finansowej PPL, w kontekście potencjalnego zagrożenia strajkowego, minister nadzorujący przedsiębiorstwo powiedział w jakim otoczeniu formalnoprawnym w najbliższych dwóch-trzech latach ma funkcjonować firma. Co ma się zmienić od strony formalnoprawnej? Mówię o tym po to, żeby parlamentarzyści oraz strona społeczna byli zorientowani, jakie mają być kontury nowych zmian w przedsiębiorstwie. Czy zachowa ono strukturę przedsiębiorstwa państwowego, czy może nastąpią jakieś gwałtowne zmiany? Tego dzisiaj nie usłyszeliśmy.

Scenariusz, który zaprezentował pan dyrektor, brzmi bardzo pesymistycznie. To jest scenariusz bardzo ostrego starcia z dużymi konsekwencjami dla wiarygodności i prestiżu firmy oraz jej kondycji, obojętnie jak ją dzisiaj definiujemy w wymiarze finansowym. Zakończyłbym cytatem z dzieła jednego z pisarzy, który co prawda pisał o innej sferze – chodzi o Andrzeja Sapkowskiego. Cytuję: „Możemy nosić chińskie ciuchy i jeździć czeskimi autami, patrzeć w japońskie telewizory, gotować w niemieckich garnkach hiszpańskie pomidory i norweskie łososie, ale co do kultury, to wypadałoby mieć własną". Ja zmieniłbym końcówkę. W 40-milionowym państwie rozsądne jest, z punktu widzenia państwa, posiadanie dużego, państwowego lotniska centralnego, które jest i powinno być dobrze zarządzane i nie być narażane na różnego rodzaju absurdalne sytuacje, które tworzą atmosferę niepewności. Doprowadzają ponadto do sytuacji, w której, z jednej strony w styczniu br. mamy informację, że wszystko jest OK., a w kwietniu dyskutujemy w kontekście potencjalnego strajku i dowiadujemy się o nowym podejściu kierownictwa i jakiegoś quasi-rewolucyjnego tonu.

Co się przez siedem ostatnich lat działo? Nie zmienił się żaden rząd. Przez siedem lat mieliśmy dyrektora, który zarządzał PPL. Dokonajcie państwo oceny obecnego kierownictwa firmy, jeśli jej sytuacja jest tak zła i tego rodzaju gwałtowne rezerwy trzeba zawiązywać. Jeśli państwo szukacie pieniędzy, to możemy, jako opozycja je wskazać. Na Śląsku, Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów, będące dostawcą wody do 70 miast aglomeracji katowickiej, zawiązało rezerwy w wysokości 100 milionów złotych, bo przegrało inwestując w papiery wartościowe najwyższego ryzyka. Tam jest 167 milio-

nów zawiązanej rezerwy, a szefem firmy był członek Platformy Obywatelskiej, który dostał nagrodę Lauru Umiejętności Zarządzania, będącej główną nagrodą Regionalnej Izby Gospodarczej w Katowicach.

Może po prostu o czymś nie wiemy. To już byłoby lepiej, żeby firma użyteczności publicznej ze Śląska pożyczyła 100 milionów złotych innej firmie państwowej, jeśli ma taką gigantyczną nadwyżkę środków, a nie inwestowała w zamknięte fundusze emitując obligacje i „topiąc" dokładnie 98,5 miliona złotych. Jak mówimy o oszczędnościach, to czasami mówmy o przykładach ze sfery zarządzania, które są obszarem publicznym Skarbu Państwa. Domagajmy się racjonalności, a nie opowiadajmy o tym, że nagle, z kwartału na kwartał trzeba zmniejszyć zatrudnienie o 500 osób, bo firma dobrze im płaci, powyżej 9 tysięcy złotych miesięcznie. Jeśli ktoś doprowadził do rozdęcia administracji, to pytanie – jakie temu towarzyszyły okoliczności? Tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Proszę pana posła Arkadiusza Litwińskiego.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Który będzie mówił znacznie krócej.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Tak, będę mówił znacznie krócej, ponieważ mam taką zasadę. Ktoś może się uśmiechnąć, że to jest głos rzucony na wiatr, jednak apeluję do parlamentarzystów, ażeby nie czynili niepotrzebnych aluzji. To nie jest jakiś przytyk do mojego przedmówcy czy do niektórych wątków w niektórych wypowiedziach, które słusznie padły, ale żebyśmy nie starali się wchodzić w cudze buty. Pan przewodniczący Tchórzewski przywoływał swoją rolę, jako negocjatora. Byłoby nieporozumieniem świadome albo nieświadome czynienie z naszej Komisji, z posiedzeń komisji sejmowych, pola do negocjacji.

Polskie prawo reguluje w jaki sposób pracownicy z pracodawcą układają swoje sprawy. Na pewno to nie komisja sejmowa jest miejscem, gdzie rozstrzyga się spory, jeśli już do nich dochodzi. Ważne jest rzeczywiście, żeby niektóre kwestie i niektóre pytania, których adresatem jest ministerstwo, padły i żeby w odpowiednim czasie padła na nie odpowiedź. Ale sami przedstawiciele załogi zdają sobie sprawę z tego, że obojętnie, czy trwa kampania wyborcza, czy jakakolwiek kampania, są to tanie pokusy i tanie chwyty, że łatwo wpisać się w oczekiwania. Musimy powiedzieć wprost, że jesteśmy powołani przede wszystkim do tego, aby dbać o dobry poziom usług dla Polaków. Nie jestem „psem ogrodnika", ale nie jest priorytetem zachowanie bardzo dobrych warunków pracy, o ile stałoby to w kolizji z potrzebą racjonalizacji funkcjonowania firmy.

Zachęcamy wszystkich parlamentarzystów do tego, żeby nie ulegać pokusie bycia „dobrym wujkiem", albo podejmowania się roli negocjatora w naturalnym, codziennym, na całym świecie występującym sporze pomiędzy pracownikami a pracodawcami. Nas powinno interesować, jaki jest efekt działania przedsiębiorstwa „Porty Lotnicze", co z tego płynie dla wszystkich Polaków, a nie tylko osób w nim zatrudnionych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Bartłomieja Bodio.

Poseł Bartłomiej Bodio (PSL):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Z wielkim zadziwieniem słucham głosów domagających się racjonalności przy kierowaniu przedsiębiorstwem opartym na aktach prawnych wywodzących się z epoki dawno i bardzo słusznie minionej. Nie chciałbym przypominać, ile miesięcy biegałem między państwem z poselskim projektem ustawy o komercjalizacji polskich portów lotniczych. Jakoś nie mogliśmy wtedy temu zaradzić i zebrać wystarczającą liczbę podpisów dla szybkiego przeprowadzenia tego projektu przez parlament.

Wszyscy państwo byliście wtedy dokładnie informowani, że stoimy na progu tego, co może nas spotkać w dniu 7 maja. Mogliśmy to wszystko przeprowadzić bardzo łagodnie, mogliśmy to zrobić z korzyścią dla polskich portów lotniczych. Mogliśmy to także zrobić z korzyścią dla załogi PPL.

Dzisiaj przedsiębiorstwo funkcjonujące na podstawie obowiązujących przepisów nie ma szans konkurowania na globalnym rynku lotniczym. Średnia płaca w PPL na poziomie 9,3 tys. zł, to na polskim rynku przejaw, delikatnie mówiąc, niemoralności. Nie wspominając już o 36-miesięcznych odprawach. Polskie porty lotnicze dwukrotnie przekraczają średnią europejską pod względem poziomu kosztów zatrudnienia w stosunku do kosztów operacyjnych. Pokazane to zostało w prezentacji naczelnego dyrektora PPL.

To o czym mówię w tej chwili nie jest twierdzeniem *a priori*, jak powiedział jeden z przedmówców. To jest analiza porównawcza w stosunku do innych portów lotniczych, nie tylko w porównywalnej strefie europejskiej, ale również do innych portów lotniczych w Polsce. Tam również pracują ludzie na tych samych stanowiskach i generują zupełnie inne koszty. Mówię to jako przewodniczący podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego i jako osoba, która połowę swego życia przepracowała w sektorze lotniczym. Naprawdę, wszystkim nam leży na sercu los pracowników polskich portów lotniczych, ale ten los nie ograniczy się do najbliższych trzech lat. Musimy zapewnić konkurencyjność Państwowemu Przedsiębiorstwu „Porty Lotnicze", tak jak powiedziałem, na globalnym, bardzo konkurencyjnym rynku, na najbliższe dziesięciolecia.

Bardzo się cieszę, że pan dyrektor odważył się na bardzo trudne decyzje, na wypowiedzenie zakładowego układu zbiorowego pracy.

Głos z sali:

Ale to nie jest rozwiązanie.

Poseł Bartłomiej Bodio (PSL):

Rozwiązanie było proponowane państwu kilka miesięcy temu i nie zostało podjęte. Nie podjęliśmy wtedy działań. Dzisiaj musimy się zmierzyć z sytuacją, przed którą sami stanęliśmy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Bogdana Rzońcę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wszyscy mówią, żebym powiedział krótko. Tak zrobię. Może zacznę od cytatu. Kilka dni temu pani premier Bieńkowska powiedziała: „To jest naprawienie spółki, żeby działała na ekonomicznych zasadach, na zasadach rynkowych, żeby płace były adekwatne do tego, co ludzie robią". Rozumiem, że do tej pory, i właściciel PPL, i zarządzający, dopuścili do sytuacji, że nic tam ludzie nie robili, albo źle robili, albo wyłącznie działali na szkodę spółki. Proszę stronę społeczną o wypowiedź w tej kwestii, czy rzeczywiście tak jest. Nie chcę być populistą w tej kwestii, tylko chcę usłyszeć komentarz do wypowiedzi pani premier Bieńkowskiej. Może państwo powiecie, czy rzeczywiście jest tak, że brakuje miejsca, żeby w ogóle zmieścić się w pracy, żeby pracować.

Panie dyrektorze, czy rzeczywiście terapia szokowa, którą pan proponuje, jest jedyną możliwą? Chciałbym też usłyszeć od strony społecznej i związkowej – czy były jakieś inne propozycje konsensusu w tej sprawie. Czy to jest tylko tak, że przyszedł pan dyrektor z gotowym rozwiązaniem – zwolnię 500 osób i będzie dużo lepiej w przyszłości. Ma pan dużo racji w tej materii. Proszę mnie przekonać, że nie ma innych rozwiązań, tylko to jedno, że strona płacowa jest główną kulą u nogi. Dopiero teraz dowiadujemy się, że tak jest, kiedy pan przejął przedsiębiorstwo, a przez siedem lat nikt o tym nie wiedział, że jest takie genialne rozwiązanie, jak zwolnienie pięciuset ludzi. Oczywiście, jako szef firmy ma pan prawo tak nią zarządzać i to prawo panu przyznajemy. Ale mamy prawo zapytać – czy szukał pan i próbował innych rozwiązań z pracownikami dla uzyskania celu. Co by nie powiedzieć, lotnisko to bardzo ważny element rozwoju Warszawy, kraju, innych lotnisk, w których PPL ma udziały. Żeby one w miarę funkcjonowały w przyszłości na warunkach normalnych, żebyśmy nie byli krajem, w którym odbywają się wyłącznie strajki i blokowany jest rozwój tej bazy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa chciał zabrać głos? Bardzo proszę, pan po lewej stronie sali. Proszę o przedstawienie się, ponieważ posiedzenie jest zapisywane. Bardzo proszę.

Przewodniczący rady pracowniczej w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze" Cezary Wieński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Cezary Wieński, przewodniczący rady pracowniczej. Przede wszystkim chciałbym zdementować nieprawdziwe informacje na temat zdecydowanie zbyt dużego udziału kosztów wynagrodzeń w odniesieniu do innych portów europejskich. To nie jest moja opinia, z pewnością potwierdzi ją zastępca naczelnego dyrektora i dyrektor pionu finansowego PPL, pan Michał Nowotny.

U nas w przedsiębiorstwie jest inna struktura kosztów. Krótko mówiąc, to co wykonują pracownicy PPL, w innych portach lotniczych, które są brane pod uwagę w analizach porównawczych, jest w znacznej mierze wykonywane *outservsingiem*. Czyli krótko mówiąc, ma to swoje odzwierciedlenie w pozycji „usługi obce". Wszelkie porównania odnoszące się do kosztów wynagrodzeń automatycznie wynik zawyżają. Informacja ta jest wielokrotnie powtarzana w mediach, z niej ma wynikać wniosek, że za dużo ludzi pracuje w PPL i za dużo zarabiają.

Inna jest struktura kosztów. Konkurencja, która była w portach europejskich w ostatnich kilkunastu latach, w których coraz więcej usług wykonywano w systemie *outservsingu*, też się zmienia. Na zachodzie Europy zarządzający portami lotniczymi również dochodzą do wniosku, że pewne rzeczy trzeba wykonywać siłami swoich pracowników, dlatego że tacy dobrze opłacani pracownicy robią to lepiej, w sposób bardziej bezpieczny. Natomiast u nas będziemy szli w drugą stronę – ale to tak na marginesie.

Pan dyrektor Kaczmarzyk podał dzisiaj państwu informację, że trzeba będzie w tym roku zaciągnąć kilkaset milionów kredytu, żeby sfinansować inwestycje, które firma musi prowadzić. Rada pracownicza w lutym ubiegłego roku, opiniując budżet na 2013 rok, podjęła następującą uchwałę: „Rada Pracownicza zwraca uwagę, iż w momencie tworzenia budżetu na 2013 rok, zarząd PPL posiadał wiedzę na temat trudnej sytuacji branży lotniczej w Polsce. Pomimo tego podjęto decyzję o rozpoczęciu wielu inwestycji i programów analitycznych wielomilionowej wartości. W związku z powyższym Rada Pracownicza, na podstawie art. 35 ust. 2 ustawy o PPL rekomenduje ponowną weryfikację zasadności rozpoczynania projektów, które nie wymagają bezwzględnej realizacji w 2013 roku.

Rada Pracownicza zobowiązuje Naczelnego Dyrektora PPL do bezzwłocznego informowania o trudnościach związanych z realizacją kluczowych dla PPL zadań oraz wynikających z nich zmian w budżecie".

Krótko mówiąc, to nie było tak, że nikt nie informował, iż pewne załamanie czy też inna prognoza ruchu lotniczego w Europie, może nie mieć wpływu na proces inwestycyjny, który w PPL się toczy. Nasze uwagi i prośby zostały pominięte.

Odniosę się *stricte* do tego, co powiedział pan dyrektor Kaczmarzyk odnośnie do powodów zmieniającej się, właściwie z tygodnia na tydzień, sytuacji finansowej przedsiębiorstwa, czyli wyniku finansowego netto. Tak na marginesie; 28 lutego wynik był następujący: strata -100 milionów złotych. Obecnie jest to około -380 milionów złotych. Widać, że kwota ta znacznie wzrosła, jeśli uwzględni się fakt, że stało się to tylko w ciągu trzech tygodni.

Główny powód złego wyniku finansowego to zawiązane rezerwy i odpisy. Na wynik ten rzutuje podstawowa rezerwa, jaką jest rezerwa związana z ewentualnymi roszczeniami ze względu na utworzony obszar ograniczonego użytkowania. Nie zdradzę chyba tajemnicy przedsiębiorstwa, jeśli powiem, że jest to 110 mln zł. Kwota ta padła również w prezentacji dokonanej przez naczelnego dyrektora. Zasadność zawiązania tej rezerwy w takiej wysokości jest motywowana przez pana dyrektora opracowaniem Biura Planowania Rozwoju Warszawy. W założeniach do tego opracowania biuro napisało że, cytuję: „Opracowanie stanowi wyłącznie wyraz poglądów autorów i nie może być w inny sposób interpretowane. Opracowanie nie może być traktowane jako zapewnienie autorów, iż w przypadku wszczęcia lub prowadzenia postępowania sądowego lub administracyjnego w sprawach dotyczących przedmiotów opracowania, sąd lub organ administracji lub inny podmiot przyjąłby poglądy tożsame lub zbliżone do poglądów i wniosków zawartych w opracowaniu. W toczących się postępowaniach sądowych, w sprawach z obszaru wieczystego użytkowania, przeciwko PPL, opracowanie nie może być traktowane jako

zapewnienie autorów o adekwatności zawartych w nim wniosków wobec stanów procedowania dotychczas rozpatrzonych roszczeń".

Proszę państwa, wydaje się, że mocna podstawa do zawiązania rezerwy 110 milionów złotych została wystarczająco uzasadniona, ale w cudzysłowie. Pan dyrektor podał dzisiaj, że odpis związany z trwałą utratą wartości w spółkach portów lotniczych Modlin i Rzeszów, to jest około 90 milionów złotych. Cieszę się ogromnie, dlatego że 28 lutego była to kwota 113 milionów, a więc wartość tych spółek idzie w górę. Jak tak dalej pójdzie, może nie trzeba będzie w ogóle robić odpisu.

Kolejna sprawa, która też była wielokrotnie podnoszona w mediach, czyli remedium na zło, które rzekomo panuje w PPL – skomercjalizowanie przedsiębiorstwa. Wielokrotnie w mediach, a także dzisiaj na sali, pojawia się pomysł, żeby skomercjalizować firmę na wzór Poczty Polskiej. Wydaje mi się, że Poczta Polska to chyba nie jest wzór, do którego Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" miałoby nawiązywać.

Pan dyrektor, przedstawiając prognozy finansowe na kolejne lata podał, że począwszy od 2014 roku będzie strata na wyniku finansowym. Natomiast z posiadanych przeze mnie informacji, mam nadzieję, że również nie ujawniam tajemnicy przedsiębiorstwa, wynik za I kwartał bieżącego roku wynik jest dodatni. Krótko mówiąc, prognoza rozmija się z projekcjami, które zostały przygotowane. Co istotne, ta znacząca różnica występuje jedynie w roku 2014. Zapewne państwo zwróciliście uwagę, że w kolejnych latach wynik finansowy jest już bardzo zbliżony do tego, który był wcześniej planowany. Czyli, tak zwana jaskółka pojawia się tylko w roku 2014, a potem tendencja jest mniej więcej taka sama, jak w poprzednich prognozach.

Proszę państwa, ponieważ jeszcze wiele osób chce zabrać głos, ja już podziękuję. Jedynie jeszcze chciałbym wyrazić swoje zadowolenie, że pan minister Rynasiewicz, jako jedyny przedstawiciel rządu przemówił do czynnika społecznego ludzkim głosem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, kto z państwa chce jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę pana siedzącego na wprost prezydium.

Przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego Marek Żuk:

Marek Żuk, przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego. Skupię się na części prezentacji dotyczącej relacji związków zawodowych z pracodawcami. Zgodzę się z jednym z przedmówców, że Sejm nie jest miejscem rozstrzygania konfliktów pomiędzy pracodawcą a związkami zawodowymi. Nie chcemy skorzystać z tego miejsca, nie jest to celem naszej dzisiejszej wizyty w Sejmie.

Przede wszystkim chciałbym się odnieść do części medialnej. Padało dzisiaj nazwisko pani premier Elżbiety Bieńkowskiej. Te wypowiedzi są bardzo krzywdzące dla nas, pracowników. Chodzi o wypowiedzi, które przedstawiają PPL jako przeżytek, a pracowników jako tych, którzy nie zasługują na wynagrodzenie, jakie mają. To jest niesprawiedliwie przedstawiane przez panią Elżbietę Bieńkowską.

W wypowiedziach moich poprzedników padało pytanie – dlaczego mówimy o tym dopiero teraz? Dwa miesiące temu już można było usiąść i próbować rozstrzygać to, co dzisiaj próbuje się rozstrzygać przy pomocy przedstawicieli organu nadzoru. Rozumiem, że jest nim Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Nie doszłoby do sytuacji, jaką mamy dzisiaj, nie bylibyśmy w przededniu strajku. Strajk jest brany pod uwagę, jest prawdopodobny, ale nie dwugodzinny. Nie określiliśmy jeszcze, czy będzie to strajk całodniowy. Określiliśmy tylko jego datę na 7 maja.

Obecnie drugi dzień w przedsiębiorstwie przeprowadzone jest referendum. Według informacji, które uzyskujemy, frekwencja jest bardzo duża, po dwóch dniach wypowiedziała się połowa pracowników. Strajk będzie miał umocowanie, będzie miał poparcie załogi.

Chciałbym też odnieść się do naszego pisemnego wystąpienia do premiera, pana Donalda Tuska. Mówił o tym przedmówca. Do dnia dzisiejszego nie doczekaliśmy się

żadnej odpowiedzi, poza krótką notatką, że zajmie się tym Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Oczekiwaliśmy też kontroli Najwyższej Izby Kontroli.

Dzisiaj o tym już mówiono, ale powiem jeszcze raz co myślimy. Nie będę nawiązywał do tego kto rządził. Przedsiębiorstwo za obecnej i poprzedniej kadencji stawiano niejednokrotnie jako wzór, jako perłę polskiej gospodarki. Bywaliśmy także na posiedzeniach komisji sejmowej i wielokrotnie mówiono, że nasze przedsiębiorstwo jest dobrym przedsiębiorstwem. Stąd pytania, które zadajemy – co się dzieje? Dlaczego tak jest? Chcemy na nie odpowiedzi. Przepraszam, panie dyrektorze, ale nie uzyskamy odpowiedzi od pana dyrektora naczelnego. Chcemy, by taką odpowiedź dostał Sejm. Chcielibyśmy otrzymać odpowiedź – dlaczego jest tak źle, skoro było tak dobrze?

Korzystając z okazji chciałbym także zapytać pana naczelnego dyrektora. Po pierwsze, Sejm nie jest miejscem do rozstrzygania konfliktów. Po drugie, ze strony związków zawodowych jest wola współpracy. Podkreślam – jest wola współpracy. Chcemy doprowadzić do takiego rozwiązania, które będzie pracownikom gwarantowało miejsca pracy i pracę. To jest zadanie związków zawodowych. Naszą główną troską jest troska o przedsiębiorstwo. Niektórzy są z tym przedsiębiorstwem związani od dziesięcioleci. Może zabrzmi to jak slogan, ale dla nas przedsiębiorstwo stanowi najwyższą wartość, dla wielu pracowników firmy. Z nim wiążemy swoją przyszłość, ale i przeszłość. Proszę to brać pod uwagę.

Pytanie do naczelnego dyrektora – czy z pana strony będzie determinacja, bo z naszej jest, do współpracy, żeby zakończyć konflikt? Nie wykluczamy tego, że jeśli potrafi się pan z nami porozumieć, my ten konflikt też zakończymy. Oby decyzje, które zapadną, nie były negatywne dla nas wszystkich. My nie dążymy do tego za wszelką cenę.

Jeszcze gorąca prośba. Na tej sali padały słowa, które przyjmuję jako wołanie o pomstę do nieba, że tak wiele w PPL zarabiamy. Zarabiamy tyle, bo tyle jesteśmy warci. Majątku wypracowanego w przedsiębiorstwie nie wypracował sam kolejny dyrektor czy kolejny minister. Ten majątek był wypracowywany przez dziesięciolecia. Znamy swoją wartość. Niezależnie od tego, kto jaki wykonywał zawód, każdy swoją cegiełkę przez lata dokładał. Prosiłbym was, panie i panowie, o traktowanie nas z szacunkiem. Mamy do was szacunek i tego też od państwa oczekujemy. To tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" w PPL Marian Górecki:

Dziękuję za udzielenie głosu. Nazywam się Marian Górecki i jestem przewodniczącym Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze".

Zgadzam się z przedmówcami, że Sejm nie jest miejscem do tego, żeby budować relacje społeczne i prowadzić dialog społeczny na poziomie przedsiębiorstwa. Chcę powiedzieć, że „Solidarność" odmiennie podeszła do projektu, który został wprowadzony przez dyrektora naczelnego. Jesteśmy w konstruktywnym sporze zbiorowym z dyrektorem naczelnym. Spór zbiorowy, który jest prowadzony w formule dialogu społecznego, ma doprowadzić do tego, żeby po wypowiedzeniu zakładowego układu zbiorowego pracy można było wynegocjować nowy układ, który zabezpieczy miejsca pracy pracowników, którzy będą odchodzili z przedsiębiorstwa, dla tych którzy w nim zostaną. To jest cel, który negocjujemy z dyrektorem naczelnym.

Niezależnie od tego czy to będzie ten dyrektor, czy będzie inny dyrektor, formuła dialogu społecznego z naszej strony została jasno określona. Jesteśmy w sporze zbiorowym i będziemy w nim do momentu, dopóty nie wynegocjujemy nowego zakładowego układu zbiorowego pracy. Układ zbiorowy jest formułą dialogu cywilizowanego i proponuję wszystkim, żebyśmy się zastanowili – czy nie warto w ten sposób zajmować się obecną sytuacją przedsiębiorstwa.

Dlatego też chcę powiedzieć wyraźnie, że „Solidarność" nie jest na etapie przygotowywania się do akcji strajkowej. Wyraźnie to zasygnalizowaliśmy w przedsiębiorstwie. Dzisiaj w przedsiębiorstwie odbywa się referendum, które jest prowadzone przez organizacje związkowe idące w kierunku strajku. Natomiast my, jako związek zawodowy „Solidarność", nie zamierzamy w żadnym momencie przeszkadzać naszym członkom związku, żeby w referendum wzięli udział. Referendum jest dla wszystkich i wszyscy mogą w nim wziąć udział.

Podsumowując, PPL stać na bardzo dobry zakładowy układ zbiorowy pracy. Apeluję też do naszych kolegów z innych organizacji związkowych, aby przyłączyli się do naszego wystąpienia, w którym zaprosiliśmy wszystkie organizacje związkowe do wspólnego negocjowania nowego ZUZP. Jak sądzę, nie ma dzisiaj innej możliwości. Nie chciałbym autorytatywnie przesądzać, ale mam nadzieję, że tak będzie.

Jeśli chodzi o restrukturyzację zatrudnienia, to „Solidarność" jako pierwsza w swoich ocenach sytuacji wskazała, że są obszary, które należy zrestrukturyzować. Jednym z tych obszarów jest fakt zatrudniania w PPL około 200 emerytów, którzy, mimo że są na emeryturze, to dalej pracują w firmie. Powinniśmy o tym dyskutować. Powinniśmy robić analizy i powinniśmy te grupy pracowników jednoznacznie określić. O to też apeluję do naczelnego dyrektora. Podczas naszych pierwszych rozmowach z naczelnym dyrektorem wskazywaliśmy, że głęboka analiza zatrudnienia jest potrzebna do tego, żeby podejmować decyzje. Chcemy w ten sposób rozmawiać w układzie społecznym z przewodniczącym rady pracowniczej, ze wszystkimi związkami zawodowymi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pytam jeszcze raz, czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie słyszę. Bardzo dziękuję.

Panie ministrze, bardzo proszę o odniesienie się do poruszonych kwestii, do zadanych pytań i udzielenie odpowiedzi, oczywiście wskazując także osoby, które będą pana wspierały. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Dyskusja, która się dzisiaj toczy na posiedzeniu Komisji, ma bardzo różny charakter. Oczywiście, nie da się uniknąć, szczególnie w tej Izbie, dyskusji politycznej. Ona dzisiaj też miała miejsce, tego typu argumenty były poruszane. W sytuacji, w której jest obecnie Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze", najgorszym scenariuszem byłoby wpływanie polityków na to, co będzie miało związek z przyszłością firmy i konkretnie z ostatnim stwierdzeniem kilku z państwa, że sprawy czysto pracownicze powinny być rozpatrywane pomiędzy pracodawcą a pracownikami. Taka dyskusja się toczy i również w dniu jutrzejszym będzie się toczła. Mam nadzieję, że przy pełnym zrozumieniu obu stron uda się wypracować kompromis. Tego kompromisu poza państwem, a więc poza stroną społeczną i pracodawcą, nikt nie jest w stanie wypracować.

Prosiłbym też, aby dyskusja tak się toczyła, jak się niedawno rozpoczęła. To może być właściwe nawet i zakończenie. Dialog w firmie powinien trwać stale, być permanentny, bo zawsze mamy wiele problemów, o których trzeba dyskutować. Dialog w firmie musi trwać.

Nie jestem w stanie i powiem szczerze, nie potrafię, dokonać jednoznacznych ocen. Padło w dyskusji pytanie – co się stało, że teraz jest inna ocena firmy, a w podtekście – inna ocena działań poprzedniego dyrektora naczelnego. Uważam, że poprzedni dyrektor naczelny razem z pracownikami, ze stroną społeczną, oczywiście z radą pracowniczą i ze swoimi najbliższymi współpracownikami, wypracował wiele sukcesów PPL. O tym dzisiaj mówiłem jednym zdaniem, a może powinno się o tym mówić więcej. Jak powiedziałem, państwo też, jako rada pracownicza, podejmowaliście decyzje: o usamodzielnieniu się portów lotniczych, o możliwości wykorzystania środków europejskich, o tym co się działo w obszarze infrastruktury lotniskowej. To jest potężny sukces całej Polski, to potężny sukces PPL. Tego nie byłoby bez dobrej kondycji firmy, bez możliwości załogi, wiedzy i dzielenia się tą wiedzą z portami regionalnymi.

Na posiedzeniach Komisji Infrastruktury często dyskutujemy o tym, co się udało zrobić w obszarze transportu lotniczego, drogowego czy kolejowego. Gdybyśmy zapytali wszystkich członków Komisji, który obszar osiągnął sukces w perspektywie, która się skończyła, to chyba nie byłoby takiej osoby w Komisji Infrastruktury, która nie powiedziałaby, że na pierwszym miejscu był transport lotniczy. Nie byłoby takiej osoby. Tu jest sukces, tu nie ma kłopotu z rozliczeniem środków europejskich itd.

Natomiast jest wiele spraw związanych z działaniem firmy. Do tego ma prawo pani premier Bieńkowska, która przecież nie jest długo ministrem infrastruktury, że stawia

sobie inne cele i inne zadania na przyszłość, opierając się na wiedzy, na informacjach, które posiada. Podejmuje decyzje co do zmian personalnych. To jest decyzja, która przynależy ministrowi, rozpoczyna swoją kadencję i chce pracować z tymi osobami, które sama wybiera. Ma do tego prawo. Myślę, że tak to należy potraktować.

Co nie jest jednoznaczne z obrazem rzeczywistości, który z reguły politycy budują, że coś musi być czarne albo białe. Mówię to w kontekście pana dyrektora Michała Marca. Nie można jednoznacznie oceniać sytuacji i tyle tylko na ten temat chciałem powiedzieć. Myślę, że państwo to rozumiecie. Takie jest prawo szefa resortu, że sobie dobiera współpracowników. Ocena w formule „czarne-białe" z pewnością nie raz spotkała wiele osób, które, czy to kierowały resortem, czy zajmowały ważne stanowiska i które odpowiadały za jakiś obszar. Opinia, czy to jest czarne czy białe zawsze jest krzywdząca. Trudno jest ją ocenić, doskonale o tym wiemy. Jest wiele przyczyn, które powodują, że podejmuje się takie, a nie inne decyzje i wchodzi się w taki, a nie inny obszar działania.

Sytuacja na rynku usług lotniczych jest bardzo dynamiczna, wszyscy to obserwujemy. To nie jest tylko problem czysto europejski. Także na rynku światowym mamy zmiany, o czym powiedziałem na wstępie. Nie były one opisane w strategiach, które mieliśmy wcześniej, co nie znaczy, że strategie budowane w oparciu o inne przesłanki były złe, tego tak nie oceniam. Rzeczywistość jest dużo bardziej obszerna – plany, pomysły wyprzedzają obszar, który wydaje się nam, że ogarnęliśmy w całości, ale później w konsekwencji okazuje się, że nie do końca. To wymaga zmiany, to wymaga nowego spojrzenia.

Posiedzenie Komisji, którego inicjatorem nie jest rząd ani resort, nie zostało zwołane w tym celu, żeby mówić o strategii całego obszaru lotniczego w Polsce. Posiedzenie ma inny charakter. Powiedziałem o tym, że z naszej inicjatywy poprosimy o zwołanie posiedzenia Komisji Infrastruktury. Wszystko na to wskazuje, że będzie to w czerwcu. Wtedy podyskutujemy, oczywiście przy ścisłej współpracy ze stroną społeczną. Do tego w tym momencie się zobowiązuję, będę o to prosił pana przewodniczącego.

Bardzo o to proszę wszystkich posłów – pana przewodniczącego Komisji i pana przewodniczącego Tchórzewskiego, który jest wnioskodawcą. Dobrze, że dzisiaj podyskutowaliśmy. Dzięki temu mamy większą wiedzę na ten temat, którą dysponuje pan dyrektor ze swoim ścisłym zapleczem. Mamy także wiedzę, którą dysponuje strona społeczna. Wiemy czego ona oczekuje. Mamy taki moment, w którym powstał dialog pomiędzy pracodawcą i stroną społeczną. Dialog jest i spotkania się odbywają. Nie chciałbym dyskutować o tym, jak to wygląda, bo sam uczestniczyłem w ostatnim kilkugodzinnym spotkaniu. Dajmy szansę rozmowy osobom, które chcą, żeby PPL się w sposób właściwy i prawidłowo rozwijało, żeby strony toczyły ze sobą dialog, żebyśmy nie wchodzili na ten obszar.

Każda wypowiedź dyrektora w tej sytuacji, przy tym zaniepokojeniu załogi, może ten dialog zepsuć. Dotyczy to też drugiej strony. Komisja sejmowa nie jest po to, żeby podgrzewać atmosferę, tylko raczej to, żeby czyścić sytuację.

Dobrą byłoby rzeczą, do tego się zobowiązuję, żeby w momencie, w którym będą ustalenia z załogą, zrobić następne spotkanie. Będziemy na nim mówić o pomysłach, o strategii, o tym, co dalej robić, jak szukać możliwości rozwoju lotniska im. F. Chopina, które jest dla nas lotniskiem najważniejszym z wielu powodów i które ma największe szanse, ale i innych lotnisk.

Doskonale o tym wiecie, macie tę wiedzę, że wiele krajów, które zainwestowały w ten obszar, w momencie, w którym oddały wspaniałe lotniska, nie potrafiły ich zapełnić przewoźnikami. Nie potrafiły tego zrobić. Powoli i my stajemy przed takim problemem. To jest bardziej widoczne szczególnie na niektórych lotniskach. Jeśli popatrzymy na wyniki Poznania, ale i innych lotnisk. Ci, którzy się tym interesują, doskonale to wiedzą. Widać pewne tendencje, widać pewien proces, który się dzieje. Widać też, że musimy się mocno zreflektować i stworzyć rozwiązania, które są dla regionalnych portów lotniczych i dla Warszawy rozwiązaniami optymalnymi. Wzorce są bardzo różne, bo poszczególne kraje różnie sobie z tym radzą.

Przywołany był dzisiaj przykład holdingu lotniczego. Jeszcze raz powtórzę – Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju odpowiada za ten obszar. To jest jeden z wariantów, który jest przedstawiany przez Ministerstwo Skarbu Państwa. To nie oznacza jednak, że ten

wariant został przyjęty i zaakceptowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Naszym obowiązkiem jest zbudowanie programu i stworzenie rozwiązań, które pozwolą wszystkim lotniskom się rozwijać. Nie możemy o tym zapominać.

Nie możemy też zapominać o naszym głównym przewoźniku, szczególnie istotnym dla Warszawy. Pamiętajmy jednak o tym, że to nie jest takie proste. Rozmawiałem o tym z częścią państwa i pani premier Bieńkowska też stoi na takim stanowisku. Powiem mocno – bez decyzji Rady Ministrów w tej sprawie, jeżeli już miałoby coś się wydarzyć, nie będzie żadnych działań w tym zakresie. Jeszcze raz powtarzam – działamy w kierunku budowy programu, w którym ten obszar, już bez wsparcia unijnego, bo w nowej perspektywie nie ma już wsparcia unijnego, będziemy potrafili właściwie zagospodarować. Cały obszar lotniskowy w Polsce, cały obszar. To jest bardzo ważne.

Proszę nie myśleć tylko o jednym scenariuszu, który później spowoduje, że się będziemy spinać i każde działanie w ten sposób oceniać, również działania dyrektora naczelnego PPL. To też chciałem państwu powiedzieć.

Jeszcze raz zwracam się do pana dyrektora, do szefów związków zawodowych i przewodniczącego rady pracowniczej, z którym kilkakrotnie rozmawialiśmy. Tak jak państwo oczekiwaliście, mieliśmy spotkanie z całą radą pracowniczą i z jej częścią. Mówię o tym, bo chciałem się zrewanżować po wypowiedzi pana przewodniczącego. Jest to poszukiwanie porozumienia przez pana przewodniczącego i szefów związków zawodowych. Oczywiście, każdy ma inny obraz porozumienia, to jest oczywiste, ale jest poszukiwanie porozumienia. Pewnie to jest trudne po tylu latach funkcjonowania przedsiębiorstwa, bo mamy teraz sytuację, że zakładowy układ zbiorowy pracy, który kiedyś załoga PPL sobie wywalczyła, jest wzorem dla wielu firm. On jest wzorem dla Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej, o tym też rozmawialiśmy ze stroną społeczną, wzorem dla lotnisk regionalnych. On jest wszędzie wzorem.

Trudno się temu dziwić, że jest to tak odbierane przez załogę, bo są to dla niej rozwiązania pozytywne. Natomiast oceniając obecną sytuację portów lotniczych, też trzeba sobie odpowiedzieć dziś albo za chwilę, czy tak nadal być powinno czy nie. To pytanie zostało zadane załodze przez naczelnego dyrektora. Warto dać szansę tej rozmowie. Oczywiście, nowe rozwiązanie, które powinno być rozstrzygnięte pomiędzy stroną społeczną o naczelnym dyrektorem, powinno mieć charakter długoletni. To też powinno państwa uspokoić. Nie powinno być to takie rozwiązanie, że coś sobie napiszemy i po jakimś czasie będziemy to zmieniać. Rozwiązanie powinno mieć charakter długoletni. Dlatego namawiam do rozmów, ale już nie chciałbym państwu zbyt wiele zabierać czasu.

Nie wiem, czy potrzebujecie szczegółowej odpowiedzi. Jeżeli są potrzebne szczegółowe odpowiedzi, to prosiłbym pana przewodniczącego, a szczególnie pana przewodniczącego Tchórzewskiego, który jest posłem-wnioskodawcą, że może część informacji, o które pytaliście, zostanie na pana ręce przekazane w formie pisemnej. Będzie to zaczynem do następnego naszego spotkania w czerwcu w sprawie sytuacji w PPL. Państwo się z tymi informacja wcześniej zapoznacie. Myślę, że nie jest celowe przedłużanie dzisiejszej dyskusji. Jutro o godzinie 8:00 odbędzie się spotkanie naczelnego dyrektora ze stroną społeczną. Dajmy szansę, aby strony mogły się do niego przygotować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Mam w tym momencie prośbę do pana ministra. Ponieważ posiedzenie będzie się zbliżaj do końca, proszę, aby materiał dzisiaj prezentowany został przekazany do sekretariatu Komisji w formie elektronicznej. Po prostu po to, żeby łatwiej było go dostarczyć posłom. Propozycja…

Sekretarz stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz:

Czy można jeszcze?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak, proszę.

Sekretarz stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz:

Jest jeszcze taka uwaga. Wszyscy zdają sobie sprawę z tego, że jest to materiał w miarę szczegółowy, pokazuje sytuację w firmie, a także pewne działania. Nie jest więc mate-

riałem, który w formie dosłownej powinien być rozpowszechniany. Myślę, że wszyscy zdajemy sobie z tego sprawę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Transmisja z posiedzenia Komisji jest w Internecie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, dlatego prosiłem, żeby materiał trafił do sekretariatu Komisji. W tym momencie chcę oddać głos…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W sprawie formalnej, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, w swoim wystąpieniu, które starałem się skrócić maksymalnie, zadałem pytania. Na żadne z nich nie uzyskałem odpowiedzi. Pytanie nie miały na celu tylko i wyłącznie wyjaśnienia relacji pomiędzy stroną społeczną a dyrekcją PPL, czy dyrektorem przedsiębiorstwa. Pytania odnosiły się do istoty rzeczy, czyli do problemu PPL, bo dzisiaj problemem tej firmy nie jest tylko spór. Bardzo proszę nie deprecjonować tego, co się dzieje w porcie lotniczym i w relacjach między Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju, portem lotniczym, PPL a parlamentem. Nie można sprowadzać problemu do tego poziomu. Panie przewodniczący, oczekuję…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, miał to być głos w sprawie formalnej.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, w sprawie formalnej. Wnoszę o to, aby na moje pytania udzielono bardzo konkretnych odpowiedzi. O to prosiłem. Panie ministrze, dedykuję panu zapis z przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury w dniu 20 marca 2013 roku. Posiedzenie odbyło się w siedzibie PPL, a pan przewodniczył wówczas sejmowej Komisji Infrastruktury. Na jej wyjazdowym posiedzeniu w sposób głęboko analityczny rozważano sytuację PPL. Odpowiedzi udzielał między innymi pan dyrektor Michał Marzec, ale i również pan dyrektor Michał Nowotny. Udzielali odpowiedzi na pytania o sytuacji w PPL, udzielali odpowiedzi także inni zarządzający tym przedsiębiorstwem.

Dedykuję biuletyn, dedykuję panu formę zapisu z przebiegu posiedzenia, która dostępna jest pod numerem 125 – zrealizowane posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury pod datą 20 marzec 2013 roku. Dlaczego, panie ministrze? Otóż przy czytaniu tego zapisu jawi nam się zupełnie inny obraz sytuacji. Mamy do czynienia z zupełnie innym bytem. Wówczas na posiedzeniu Komisji obecny był przedstawiciel resortu infrastruktury, pan minister Tadeusz Jarmuziewicz.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, proszę bardzo. Udzielenie głosu miało być w sprawie formalnej.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, właśnie kończę. Teraz mogę powiedzieć tak, jeżeli dojdzie do strajku, to materiał zawarty w biuletynie z dzisiejszego posiedzenia, zderzony z materiałem z biuletynu z marca ubiegłego roku, będzie bardzo dobrą podstawą do uzasadnienia wniosku o wotum nieufności dla ministra odpowiedzialnego za sprawy infrastruktury i rozwoju. Będzie bowiem można wprost założyć, że ministerstwo straciło kontrolę nad PPL. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, proszę.

Sekretarz stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. To też dla pana przewodniczącego Adamczyka będzie jakaś wartość. Powiem tak: na pytania, które pan zadał, oczywiście, jeśli jest taka

wola, aby odpowiadać w tej chwili, to jesteśmy gotowi. Będziemy tu siedzieć i będziemy odpowiadać.

Zaproponowałem taką formułę, że na każde pytanie, łącznie z pańskim pytaniem, panie przewodniczący, jesteśmy gotowi odpowiedzieć na piśmie, które państwo otrzymacie. Będzie to też dla pana przewodniczącego jakiś dowód w tych układankach, które pan tworzy na przyszłość. Różnych, oczywiście niekoniecznie zbieżnych z tymi układankami, które my tworzymy, czy ja tworzę.

Jeszcze tylko jedno zdanie. Gdyby pan dyrektor Kaczmarzyk pozwolił, poprosiłbym pana dyrektora Michała Nowotnego o bardzo precyzyjną odpowiedź, w którym okresie czasu w sposób ostateczny PPL otrzymał informacje tego dotyczące. Przypomnę akcję kilku dzienników polskich w ubiegłym roku, o czym już mówiłem, w Rzeczypospolitej i Gazecie Wyborczej. Codziennie był zamieszczany artykuł przypominający czytelnikom, że należy się zgłaszać z roszczeniami do PPL z tytułu utraty wartości swojego majątku w obszarze ograniczonego użytkowania. To była akcja w połowie tamtego roku.

Jeśli dzisiaj mówimy o tej rezerwie, to wiemy, jaki to był czas. To było po dacie, którą pan przewodniczący Adamczyk wymienił jako datę wyjazdowego posiedzenia Komisji Infrastruktury. Podobna sytuacja jest z rezerwą na zaspokojenie roszczeń spadkobierców rodziny Branickich i na inne kwestie.

Mówiłem o tym panu dyrektorowi, na spotkaniu z radą pracowniczą też to powiedziałem. O to, że nowy dyrektor, który przyszedł do przedsiębiorstwa, wyciąga różne sprawy i je pokazuje – mówiłem to do członków rady pracowniczej – nie można mieć do niego pretensji. Przychodzi nowy szaf, coś wyciąga i pokazuje sprawy. Tym bardziej, że poprzedni dyrektor nie mógł ich pokazać, bo ten fakt do końca nie zaistniał. To po pierwsze.

Różnica polega na tym, tak zrozumiałem wypowiedzi członków rady pracowniczej. To dzisiaj też zabrzmiało i chyba dobrze to zrozumiałem. Przepraszam; chyba chodzi o to, czy koniecznie wszystko musi być tak ułożone, jak tego chce naczelny dyrektor. Niech sobie strony to rozstrzygną, niech sobie o tym podyskutują. Oczywiście, naczelny dyrektor ma głos ostateczny, ale strony muszą to rozstrzygnąć w dyskusji.

Czy panujemy nad tym, czy nie panujemy? O tym wszystkim wiemy. Uważam, że panujemy nad sytuacją w PPL, ale Polska to jest wolny kraj, są przepisy i strona społeczna ma prawo organizować referendum strajkowe. Uszanujmy to. Ma prawo dyskutować. My z kolei mamy prawo pokazywać argumenty, że ten ostateczny element gry w postaci strajku, niekoniecznie musi być użyty, bo jesteśmy w stanie się dogadać. Dajmy szansę obu stronom na porozumienie.

Czy pan dyrektor byłby w stanie odpowiedzieć krótko?

Zastępca naczelnego dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” Michał Nowotny:

Tak.

Sekretarz stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz:

Jeśli tak, to proszę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca naczelnego dyrektora PPL Michał Nowotny:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Pragnę potwierdzić okoliczności, które dzisiaj powodują konieczność zawiązania bardzo istotnych rezerw. Mówię przede wszystkim o obszarze ograniczonego użytkowania, jak również o roszczeniach spadkobierców państwa Branickich. Chodzi o podstawowe fakty uzasadniające konieczność zawiązania rezerw, które zaistniały w roku 2013. W związku z tym, o czym mówił pan przewodniczący, informacja, która została przekazana przeze mnie w marcu, nie mogła zawierać tego typu elementów. Jeśli chodzi o obszar ograniczonego użytkowania, to jeszcze do sierpnia 2013 roku poszczególni zainteresowani mogli zgłaszać roszczenia wobec przedsiębiorstwa.

Powiem więcej, z uwagi na takie a nie inne przepisy prawa, do dzisiaj poprzez zawezwania do próby ugodowej, ponieważ jest to formuła, w której można zgłaszać roszczenia

wobec przedsiębiorstwa, wyliczamy potencjalne roszczenia, jakie mogą zaistnieć. Miejmy świadomość, drodzy państwo, że dzisiaj, jak powiedział pan dyrektor Kaczmarzyk, roszczenia sięgają 70 miliardów złotych. To nie oznacza, że za pół roku nie osiągną one wartości 80 miliardów złotych, ponieważ cały czas wpływają do nas wezwania do próby ugodowej. Miejmy tę świadomość.

Jeśli chodzi o obszar ograniczonego użytkowania, to staraliśmy się podejść najbardziej profesjonalnie do potrzeby wyceny odzwierciedlającej sytuację z roku 2013. Jak państwo widzą, zawiązaliśmy rezerwę w wysokości 136 milionów złotych. To jest oczywiście dużo, jest to wartość dotkliwa. Nie mniej jednak wynika ona z tego, tę świadomość trzeba mieć, że mamy czwarty, powtarzam, czwarty obszar ograniczonego użytkowania lotniska w Warszawie. Dlatego że poprzednie, wskutek różnego rodzaju wątpliwości formalnych, były unieważniane.

Niestety, świadomość zarówno mieszkańców, jak również kancelarii prawnych, które reprezentują mieszkańców, w tym okresie wzrosła w sposób niezwykle zasadniczy. O ile w przypadku poprzedniego obszaru ograniczonego użytkowania wartość roszczeń oscylowała w granicach 25 milionów złotych, to teraz wzrosła do 136 milionów, co prezentował pan dyrektor Kaczmarzyk.

Natomiast, jeśli chodzi, drodzy państwo, o kwestię związaną z roszczeniami spadkobierców państwa Branickich. Jak powiedział pan dyrektor Kaczmarzyk, to oczywiście sprawę znaliśmy od lat. Jednak na przełomie listopada i grudnia ubiegłego roku zostały zgłoszone stosowne pozwy wobec przedsiębiorstwa, wcześniej poprzedzone stosownymi wpisami nieruchomości w księgach wieczystych. Dzisiaj, starając się świadomie przygotowywać PPL, również w interesie naszych pracowników, na potencjalne roszczenia, które najprawdopodobniej będziemy musieli wypłacać, musimy zabezpieczyć firmę poprzez zawiązanie odpowiednich rezerw. Gdybyśmy nie zawiązali rezerw w wysokości uprawdopodobnionych roszczeń, to świadczyłoby to o tym, że zarządzamy w sposób nieodpowiedzialny. W związku z tym, z pełną stanowczością i determinacją bronimy tego wyniku, który w świetle wcześniej prezentowanych wyników przedsiębiorstwa może budzić kontrowersje. Podkreślam jeszcze raz to, co powiedział pan dyrektor Kaczmarzyk – fakt zawiązania rezerw nie świadczy o katastrofalnej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa. Miejmy tę świadomość. Z takim założeniem powinniśmy analizować wyniki finansowe roku 2013. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zanim oddam głos panu przewodniczącemu Tchórzewskiemu, pozwólcie państwo powiedzieć dwa zdania. Szczególnie zwracam się do członków Komisji. Odnoszę wrażenie, w szczególności po ostatniej wypowiedzi pana przewodniczącego Adamczyka, jakbyśmy brali udział w dwóch różnych posiedzeniach. Proszę zauważyć, że dzisiejsze posiedzenie zwołane zostało na wniosek grupy posłów w związku z sytuacją w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze". Pan dyrektor zaprezentował aktualną sytuację przedsiębiorstwa, oczywiście z prognozami na najbliższe lata. Przedstawił także koncepcję zarządzania PPL w najbliższych latach, w skomplikowanym otoczeniu, jeżeli chodzi o transport lotniczy.

Chcę zwrócić uwagę na wypowiedzi przedstawicieli strony społecznej. To były bardzo wyważone, mądre i odpowiedzialne sformułowania, zarówno ze strony przewodniczącego rady pracowniczej, jak i związków zawodowych. W związku z tym proszę i apeluję do państwa posłów – dajmy szansę stronom kontynuowania rozpoczętego dialogu. Uważam, że jest to najlepsza droga wyjścia z tej niełatwej sytuacji. Naprawdę, strony wyraziły wolę i pokazały odpowiedzialność za przedsiębiorstwo, ale także za transport lotniczy w Polsce. Mówię to jako przewodniczący Komisji, ale także jako osoba, która piętnaście lat temu zarządzała przedsiębiorstwem państwowym, dokonała jego przekształcenia w spółkę akcyjną, a potem zarządzała tą spółką. Zapewniam państwa, związki zawodowe przed i po restrukturyzacji odnajdywały swoją rolę i mogły z powodzeniem realizować swoje zadania. Tak jest i w tej sytuacji.

Dlatego proszę państwa posłów – wiemy, że spełniamy także rolę polityczną – nie podsycajmy atmosfery. Przychylam się do wniosku pana ministra. Termin czerwcowy, a więc

po upływie dwóch-trzech miesięcy, byłby dobry terminem do zapoznania się z sytuacją w portach lotniczych. Myślę, że ten czas będzie wystarczający, żeby zmienić sytuację, ugruntować ją po prostu.

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. W imieniu wnioskodawców, a także swoim, chciałbym wyrazić opinię dotyczącą dzisiejszego dnia. Pan przewodniczący w swojej wypowiedzi ujął część tego, o czym chciałem powiedzieć. Rzeczywistość prawdopodobnie jest taka, że wystąpienie pani premier, do której z takim żalem odnosili się przedstawiciele strony społecznej, wskazuje na to, że zapadła decyzja dotycząca komercjalizacji. Kwestia jest taka, co powiedziałem na początku swego wystąpienia, że konflikt wywołały te punkty naszego wniosku, które nie powinny mieć miejsca. Wynajęcie konfliktowej kancelarii prawnej i kilka innych zawartych we wniosku punktów, wskazuje na pewną formułę – pan dyrektor pełni rolę złego policjanta, a pani minister dobrego policjanta. W takim kierunku to idzie, mówię o tym trochę żartobliwie.

Chcę jednak powiedzieć, że na pewno mówicie nieprawdę – chodzi o pana naczelnego dyrektora i dyrektora finansowego. Co najmniej 5 lat miałem przyjemność być dyrektorem finansowym dużej firmy. Jeśli chodzi o kierowanie środków na rezerwy, to rzeczywiście, albo się chce to zrobić, albo się tego odpowiednio nie robi i negocjuje z potencjalnym biegłym rewidentem w jakim to ma być zakresie. Tego typu rezerwy, wyceniałem też rezerwy związane z roszczeniami, ocenia się przygotowując dla biegłego rewidenta w takim zakresie, w jakim może być zapadalność wypłaty, czas jej trwania itd. Wasze roszczenia w kwocie 350 milionów złotych można rozłożyć na co najmniej 5 lat.

Nie trzeba od razu wszystkich straszyć, że koniecznie trzeba ludzi zwalniać i wyrzucać z pracy, bo nie ma rezerwy, bo brakuje pieniędzy, bo trzeba, jak powiedział pan dyrektor, z rynku ściągnąć 500 milionów złotych, bo są takie koszty itd. Patrząc szerzej, być może było sporo niepotrzebnych inwestycji, hoteli i innych rzeczy, które budowało PPL. Można się dopatrzyć zaniedbań z punktu widzenia Skarbu Państwa, który reprezentuje pan minister, w formie wydatkowania zbędnych pieniędzy, zawyżonych kosztów reprezentacyjnych i szeregu różnych rzeczy, różnych zakupów itd. Ale nie można, jak to przed chwilą zrobił pan dyrektor Nowotny, mówić zdecydowanie twardo.

Nie ma pan racji, mówi pan nieprawdę, że to wszystko, co się dzisiaj odkryło, trzeba koniecznie zapisać w wysokie rezerwy. Zgrubny szacunek tego, coście panowie dzisiaj pokazali, wskazuje na to, że nie. Jako dyrektor finansowy mówię wam „nie". Na pięć lat można to rozpisać i biegły rewident nic na to nie powie. Możemy się spierać, ale na pewno pan nie wie, kiedy będą roszczenia i kiedy wyroki. Wie pan, jaki jest proces odwoławczy. W końcu macie panowie dwie kancelarie prawne, jeśli chodzi o różnego typu procesy, które trwały wcześniej w różnych sprawach. Trzy lata są do pierwszej wypłaty odszkodowań, jeżeli oczywiście będziecie chcieli spłacać, bo możecie udowodnić, że nie będziecie spłacać. Możemy sobie udowadniać, ale prawda jest taka z punktu widzenia możliwości przedsiębiorstwa. W tej dziedzinie możecie, jako przedsiębiorcy, odpisać rezerwę, ale także organ podatkowy może to podważyć, jeżeli rzeczywiście rezerwy byłyby niższe niż sześćdziesiąt kilka milionów złotych, które zostały wykazane w zysku. Poniżej tego poziomu organ podatkowy się nie odnosi. Wtedy rezerwy są przez organ skarbowy wpisywane do kwoty potencjalnego zysku, który mógłby być podpisany. Resztę możecie sobie spokojnie wpisywać w rezerwy, obniżać te rzeczy i potem negocjować. Rozwiązanie rezerw może narzucić organ podatkowy wskazując, że są one nieprawdziwe, że w grę wchodzi zakres uzyskania podatku. To tak z punktu merytorycznego odniesienia się.

Natomiast rzeczywistość jest taka, że w swojej wypowiedzi potwierdził pan moją diagnozę. Przepraszam za określenie pana jako złego policjanta, ale w tej chwili idzie pan na bardzo mocne zwarcie. Pięć czy sześć spośród dziesięciu punktów pokazanych we wniosku nie powinno mieć miejsca w normalnym procesie negocjacyjnym prowadzonym przez zwierzchnika. W taki sposób prowadzi on rozmowy, aby na tym etapie negocjacji dążyć do ugody ze stroną społeczną. Przeciwko stronie społecznej nie wynajmuje się kancelarii prawnej, bo wiadomo, że to tylko jątrzy. Negocjator prowadzący mediację

nigdy się na to nie zgodzi, tego się nigdy nie stosuje. Tym bardziej wynajmowanie firmy znanej na rynku z tego, że specjalizuje się w „czarnym PR". Zwłaszcza w sytuacji, kiedy pan prowadzi negocjacje, kiedy chce pan uzyskać zgodę z załogą, jest to troszeczkę naciągnięte. Podobnie, jak nagle wyznaczenie stu stanowisk pracy ze względu na zagrożenie życia i zdrowia.

Wszystko to robi pan w sytuacji, gdy jednocześnie przystępuje pan do wypowiedzenia zakładowego układu zbiorowego pracy. To wszystko wygląda na to, że rzeczywiście jest pewne parcie do wywołania konfliktu. Być może panu ministrowi uda się zażegnać konflikt. Chciałbym, żeby do tego doszło. Potwierdzam to, co powiedział pan przewodniczący – nie widzę zawziętości załogi. To raczej jest zawziętość ze strony pana, panie dyrektorze. Po tym wszystkim, co usłyszeliśmy, muszę tak powiedzieć. Jest dobra wola do tego, żeby się w jakiś sposób dogadać, ale pańska postawa, że pan chce wszystko, nie jest postawą negocjacyjną. Rozumiem, że się chce dużo, ale ma się zamiar ustąpić z 20-30%. Tak się zakłada w negocjacjach. Związkowcy też żądają maksymalnie, żeby otrzymać wszystko, ale biorą też pod uwagę to, że czasy się zmieniają, że zmienia się sytuacja. Trzeba znaleźć miejsce gdzieś-tam po środku. Jeżeli ktoś ma 100, to na pewno pan dyrektor nie może oczekiwać, że 100 zabierze. W tego typu działaniach negocjacyjnych, dla doprowadzenia do pewnych rzeczy, można to rozłożyć na etapy lub na kilka lat.

Natomiast rzeczywistość jest taka, że pan nie raczył w ogóle odnieść się do tej części naszego wystąpienia, ani jednym słowem nie odniósł się pan do wielu punktów. Poza sytuacją finansową nie uzyskałem właściwie odpowiedzi, przynajmniej do czasu, kiedy byłem jeszcze na posiedzeniu. Potem były już tylko wypowiedzi strony społecznej.

Rzeczywiście, mogę się zgodzić z panem przewodniczącym. Jeżeli pan minister podjął się jakiejś misji negocjacyjnej, dajmy kilka tygodni czasu na to, żeby to jakoś się ułożyło. Jak rozumiem, panie przewodniczący, na tym etapie potrzebne było posiedzenie naszej Komisji po to, żeby doprowadzić do tego, żeby jednak był kierunek na zrozumienie i na to, że nie można iść za ciosem. Tym bardziej, że z rozmów i wypowiedzi, które dzisiaj miały miejsce, wynika, że nie ma szaleństwa ze strony społecznej. Natomiast jest bardzo twarda postawa panów dyrektorów. Rozumiem, że przyjęliście panowie taka formułę negocjacji.

Dlatego panie ministrze proszę, aby pan utrzymał swoje włączenie się w ten proces. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Powiem bardzo krótko: pan dyrektor działa na podstawie ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze", a rada pracownicza na podstawie ustawy o samorządzie pracowniczym. Natomiast związki zawodowe działają na podstawie ustawy o związkach zawodowych. Akty prawne obowiązują i każda ze stron ma swoje uprawnienia, pan minister mówił o tym bardzo szeroko, które wszyscy realizują. Nikt nikogo nie ogranicza.

W poczuciu odpowiedzialności za waszą jednostkę, naszą polską jednostkę, wykazaliście państwo, że należy doprowadzić do sensownych, racjonalnych i optymalnych rozwiązań. Tego państwu życzę.

Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie Komisji.